

# Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место России на рынках авиауслуг

УДК 656  
ББК 39.5  
Х-736

**К.В. Холопов,**  
*доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой,*

**О.В. Соколова,**  
*доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра финансов и валютно-кредитных отношений - профессор*

### Аннотация

Рассмотрены тенденции и проявления новой роли воздушного транспорта в международных пассажирских коммуникациях и логистике международного товародвижения, происшедшие в последнее двадцатилетие. Определены новые услуги, которые ведущие авиакомпании мира и международные аэропорты предлагают пассажирам по всему миру. Выявлены новые логистические функции воздушного транспорта в целях привлечения международных грузопотоков. Определено состояние и уровень развития российского сегмента международного рынка пассажирских и грузовых авиаперевозок. Установлена степень участия российских грузовых авиаперевозчиков в доставке внешнеторговых грузов. Определены лидеры российского рынка международных пассажирских и грузовых авиаперевозок, а также проблемы, сдерживающие его дальнейшее развитие.

**Ключевые слова:** международные воздушные перевозки пассажиров и грузов, Код-шеринг, лоукостеры, международные альянсы авиаперевозчиков, объёмы международных перевозок, пассажирские и грузовые перевозки в России, экспресс-доставка грузов, лидеры российского рынка авиаперевозок, международный рынок пассажирских и грузовых авиаперевозок.

### Modern factors and trends in the development of international air passenger and freight markets and the role of Russia in air services markets

**K.V. Kholopov,**  
*Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,  
Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department*

**O.V. Sokolova,**  
*Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,  
Department of Finance, Monetary and Credit Relations - Professor*



### Abstract

In the article trends and developments in the role of air transport in international passenger communications and international freight logistics for the last two decades are considered. New services rendered to passengers by the world's leading airlines and international airports are defined. New logistic functions of air transport for attracting international freight traffic are revealed. The state and level of development of the Russian segment of the international air passenger and freight market are specified. The extent of participation of Russia's air freight carriers in international freight shipping is estimated. The leaders of Russia's international air passenger and freight market and the problems hindering its further development are defined.

**Keywords:** international air passenger and freight transport, Code Schering, low-cost airlines, international alliances of air carriers, volumes of international transport, passenger and freight transportation in Russia, express cargo delivery, leaders of Russia's air transport market, international air passenger and freight market.

### СОВРЕМЕННАЯ РОЛЬ И МЕСТО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Воздушный транспорт начала XXI-о века приобретает всё новые функции и возможности, о которых ещё 20 – 25 лет назад нельзя было и предположить. Являясь, как это не парадоксально, самым безопасным видом транспорта, он стал главной мировой коммуникацией, действительно соединив в единую сеть не только все континенты, но и любые отдаленные территории, небольшие острова и труднодоступные места на нашей планете. По данным ИКАО/ИКАО (Международной организации гражданской авиации / International Civil Aviation Organization)<sup>1</sup> – специализированного учреждения ООН – около 8% мирового ВВП ежегодно приходится на авиационную отрасль.<sup>2</sup>

Международные пассажирские перевозки сделали дипломатию и управление международным бизнесом настолько мобильными, что привело к значительному сокращению времени на ожидание и осуществление переговорных процессов, оказывающих оперативное и деятельное влияние на результаты геополитических и геоэкономических решений. Перемещение политиков и топ-менеджеров воздушным транспортом позволяет им принимать участие в различных важнейших мероприятиях в течение суток в местах, расположенных на разных континентах, не говоря уже о странах.

Симбиоз воздушного транспорта и курортного туризма привёл к значительному синергическому мультипликативному эффекту. Те курортные места, куда 50 лет

<sup>1</sup> Официальный сайт ИКАО <http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/>

<sup>2</sup> Документ ИКАО [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Cir/313\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Cir/313_ru.pdf)

назад надо было добираться сутками, превратились в легкодоступные места отдыха для обеспеченных и не очень обеспеченных туристов. Сейшелы, Мальдивы, доселе малоизвестные острова Тихого океана и другие, некогда экзотические места на Земном шаре превратились в фешенебельные международные курорты только благодаря возможностям воздушного транспорта. Во многих юрисдикциях безвизового режима наличие у визитёра обратного авиабилета является основанием для въезда в страну.

Благодаря стараниям маркетологов и повсеместному формированию льготных таможенных (Duty Free) и налоговых (Tax Free) режимов за пределами зон пограничного контроля, международные аэропорты превратились в торговые центры, в которых, кроме товаров в дорогу, можно приобрести всемирно известные и пилотные модели самых популярных торговых брендов. На очереди создание центров развлечения и досуга для пассажиров, наивно предполагающих, что в аэропортах они воспользуются только услугами предприятий воздушного транспорта.

Высокий уровень конкуренции при сравнимом по уровню качестве услуг, оказываемых пассажирам авиакомпаниями, привёл к многочисленным бонусным программам накопления льготных миль, по которым пассажиры могут в обозримом будущем претендовать на бесплатные полеты. Сегодня в бонусную систему накопления миль активно включились коммерческие банки, в которых кредитуются крупные международные авиаперевозчики, например, российские компании «Аэрофлот», «Сибирь» (S7 Airlines)<sup>3</sup> и др. На международных авиалиниях, которые обслуживаются различными национальными авиакомпаниями по системе код-шеринга (Codeshare Agreement),<sup>4</sup> ежегодно отмечается снижения стоимости пассажирских перевозок на 3-4 процентных пункта. Снижению издержек и расширению полётной сети способствует также участие авиаперевозчиков в международных альянсах. К примеру, ПАО «Аэрофлот» (190 пассажирских судов) является участником SKY TEAM – второго по величине международного альянса авиаперевозчиков в мире – 1062 полётных аэропорта в 177 странах мира.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Бонусная программа авиакомпании S7 Airlines [https://www.s7.ru/?utm\\_source=yandex&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=test|brand|ADAM|search|brandZone|ru&utm\\_content=ch\\_yandex\\_direct|cid\\_19364749|gid\\_1673624516|ad\\_2425048436|ph\\_6390246609|crt\\_0|pst\\_premium|ps\\_2|srct\\_search|src\\_none|devt\\_desktop|ret\\_geo\\_213|cf\\_0|int\\_tgt\\_6390246609|add\\_no|mlrid\\_5036|dop\\_&utm\\_term=%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F%20s7&yclid=1716969359173749849](https://www.s7.ru/?utm_source=yandex&utm_medium=cpc&utm_campaign=test|brand|ADAM|search|brandZone|ru&utm_content=ch_yandex_direct|cid_19364749|gid_1673624516|ad_2425048436|ph_6390246609|crt_0|pst_premium|ps_2|srct_search|src_none|devt_desktop|ret_geo_213|cf_0|int_tgt_6390246609|add_no|mlrid_5036|dop_&utm_term=%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F%20s7&yclid=1716969359173749849)

<sup>4</sup> Деловой авиационный портал (ato.ru) Код-шеринг: зачем авиакомпаниям совместное использование рейсов, и что это даёт пассажирам <http://www.ato.ru/content/kod-shering-zachem-aviakompaniyam-sovmestnoe-ispolzovanie-reysov-i-chto-eto-daet-passazhiram>

<sup>5</sup> Портал международного альянса авиаперевозчиков SKY TEAM <https://www.skyteam.com/ru/?yclid=1758897937015901131>



Ещё двадцать лет назад цены на перелеты пассажиров по одним и тем же маршрутам (между парами аэропортов) у различных авиакомпаний были примерно одинаковыми. Вместе с тем, многие авиакомпании могли позволить себе выставлять пассажирам так называемую брендовую наценку. Сегодня же присутствие на международных и национальных рынках бюджетных авиакомпаний – лоукостеров (англ. Low-cost) – никого не удивляет. Полёт футбольного болельщика из Милана (Италия) в Мюнхен (Германия) на матч любимой команды за 20 евро является реальностью, причём эта цена авиабилета будет ниже стоимости входного билета на сам футбольный матч на Allianz Arena.<sup>6</sup> Низкая цена авиаперевозки отражает, в основном, переменные издержки авиаперевозчика по рейсу. Любое питание или напитки на борту воздушного судна за плату, провоз багажа, сверх установленных конкретной авиакомпанией нормативов провоза ручной клади, тоже. Кроме того, билеты являются невозвратными, за регистрацию в аэропорту может взиматься плата, перевозка начинается и заканчивается для пассажира, как правило, в неудобное время суток (ночью, ранним утром), аэропорты могут находиться вдали от городов, посадка и высадка осуществляется самостоятельно на лётном поле без дополнительного терминального подвоза и пр. Примером российского лоукостера может служить дочерняя по отношению к «Аэрофлоту» авиакомпания «Победа», которая выполняет, среди прочего, регулярные полёты в Крым (Симферополь). «Победа» считается очень лояльным лоукостером, так как позволяет провоз 10 кг багажа в рамках общей стоимости билета, например, 999 рублей.<sup>7</sup>

Грузовые авиаперевозки неразрывно и органично связаны с перевозками пассажирскими. Примерно половина всего мирового объёма перевозок грузов воздушным транспортом перевозится пассажирскими воздушными судами. В первую очередь, это касается перевозок грузов в грузовых и багажных отсеках воздушных судов регулярных линий. Хотя, в последнее время, эти процессы стали распространяться и на нерегулярные (чартерные) перевозки судами гражданской авиации.

Структура и содержание грузовых авиаперевозок также претерпела в последние десятилетия значительные изменения. Традиционно авиапригодными для перевозок являлись скоропортящиеся грузы, произведения искусства, антиквариат, драгоценные металлы и пр. К этой номенклатуре сегодня добавилась продукция электроники и другие товары, для которых удельная стоимость на 1 кг веса или 6000 кв. см объёма остаётся достаточно высокой. Стоимость перевозки грузов воздушным транспортом по-прежнему самая высокая по сравнению с другими видами транспорта. Однако гибкая тарифная политика, постоянно совершенству-

---

<sup>6</sup> Официальный сайт стадиона футбольного клуба «Бавария» <https://fcbayern.com/erlebniswelt/en/tickets>

<sup>7</sup> Официальный сайт авиакомпании «Победа» <https://www.pobeda.aero/information/travel/baggage>

ющаяся Международной ассоциацией воздушного транспорта<sup>8</sup> (ИАТА), не позволяет транспортной составляющей в контрактной цене таких товаров уходить выше пределов в 1,5-2,0%, что вполне допустимо для экспортеров и импортеров. Следует отметить, что сложившаяся на мировых транспортных рынках ценовая конъюнктура указывает на средние значения транспортной составляющей в контрактной цене товаров по базисам поставки CIP<sup>9</sup> (по Инкотермс 2010) в диапазоне 5-7%. При этом международная перевозка грузов воздушным транспортом намного быстрее любой другой перевозки, что создает дополнительные финансовые преимущества по критерию стоимости денег во времени. Такой эффект привёл в последние годы к парадоксальному фактору: по ценовым показателям стоимости логистических услуг по доставке грузов с высокой добавленной стоимостью воздушный транспорт стал конкурировать даже с морским транспортом, что ранее было даже невозможно себе представить.

Ещё одним фактором увеличения объёмов международных грузовых авиаперевозок стала интернет-торговля. Развитие интернет-магазинов повышает потребность в ориентированных на перемещение штучных товаров грузоперевозках по всему миру. Постоянное ускорение цикла обновления поколений товаров массового потребления на прилавках магазинов также требует новых инструментов транспортировки как конечной продукции, так и комплектующих.

Если говорить о межконтинентальных сообщениях и просто о перевозках на дальние расстояния, то для определенной номенклатуры дорогостоящих грузов с учетом диктата требований грузовладельцев о минимальных сроках доставки, альтернативы международным воздушным перевозкам сегодня практически нет. В рамках трансконтинентальных сообщений основным конкурентом авиатранспорта является автомобильный транспорт, хотя зона оптимального использования прямых международных автомобильных грузовых сообщений по дальности находится в пределах 1 тыс. км. Поэтому всё чаще сегодня мультимодальные операторы организуют и реализуют прямые смешанные международные сообщения по схеме «склад продавца – автомобиль – аэропорт страны отправления – воздушное судно – аэропорт страны назначения – автомобиль – склад покупателя». Здесь реализуются основные преимущества и воздушного транспорта, и автомобильного

<sup>8</sup> International Air Transport Association (IATA) – международная неправительственная организация со штаб-квартирой в Монреале (Канада), объединяющая, по данным на сентябрь 2016 года, в своих рядах 268 крупнейших авиаперевозчиков мира. ИАТА разрабатывает рекомендательные грузовые и пассажирские тарифы, а также правила перевозок пассажиров и грузов. На сегодняшний день 12 российских авиакомпаний являются членами ИАТА.

<sup>9</sup> Carriage and Insurance Paid to (англ.) – Стоимость и страхование оплачены до. Базисное условие (термин) поставки товара, предусматривающее, что в его стоимость кроме цены товара входит стоимость его доставки в указанный в договоре купли-продажи пункт назначения, а также расходы по транспортному страхованию груза.



транспорта, который реализует начально-конечные логистические операции, которые сегодня принято называть «первая миля» и «последняя миля».

Не следует также забывать, что участие в мультимодальных схемах не является абсолютным приоритетом дальнейшего развития воздушного транспорта как самостоятельной международной бизнес-системы. Механизмы межвидовой кооперации, если не говорить о диверсификации бизнеса, проявляются чаще всего тогда, когда практически исчерпаны все возможности самой системы. В настоящее время возможности такой системы далеко ещё не исчерпаны. Идёт повсеместное построение сетей, в основе которых лежат аэропорты-хабы. Хаб (Hub – англ.) дословно означает ступицу колеса, но в профессиональном сленге понимается сегодня как узел транспортной системы. Основными инвесторами аэропортов-хабов являются крупные национальные авиакомпании, которые вкладывают финансовые ресурсы в транспортно-инфраструктурную деятельность для расширения и внутривидовой диверсификации международного бизнеса, а также для предоставления услуг партнерам по альянсам и мультимодальным операторам. В основе технологий аэропортов-хабов лежит транзитная логистика сочленения и оптимизации международных пассажиропотоков различной мощности и направленности. В инвестиционных программах международных аэропортов-хабов активно участвуют государства, так как их дальнейшая деятельность приносит не только значительные доходы от экспорта транспортных услуг, но и усиливает геоэкономическое положение страны в регионе и её транзитный потенциал.

Важнейшей функцией международного авиатранспорта стало его участие в системах экспресс-доставки грузов. В качестве грузов выступают мелкопартионные отправки (запасные части, недостающие комплектующие, документы и пр.). Для частных лиц принимаются к отправке посылки, составляя, таким образом, здоровую конкуренцию почтовым отправлениям, почтовому бизнесу. Здесь операторами являются, как правило, не сами авиакомпании, а, главным образом, международные логистические провайдеры и экспедиторы. В экспресс-доставке главенствующая перевозочная, но не договорная, роль принадлежит воздушным перевозчикам. Только они могут обеспечить и фактически реализовать основную часть доставки в пределах 24-х, 48-и или 72-х часов в рамках заданных стандартов качества. Сегодня мировой лидер системы экспресс-доставки – компания DHL – является также воздушным перевозчиком и находится в первой тройке компаний международных экспедиторов и мультимодальных операторов.<sup>10</sup>

На глобальных и региональных воздушных фрахтовых рынках специализируются авиакомпании, которые работают по договорам чартеров, то есть предоставляют для аренды с целью дальнейшей перевозки целое воздушное судно. Они обслуживают международный выставочный и ярмарочный бизнес, перевозят оборудование и реквизит мировых турне представителей шоу-бизнеса, доставляют, и

---

<sup>10</sup> Официальный сайт филиала компании DHL в Москве <http://www.dhl.ru/ru/express.html>



по очень высоким ценам, гуманитарные грузы международных организаций, перевозят сверхтяжелые и негабаритные грузы. В России лидером на этом сегменте рынка является группа авиакомпаний «Волга-Днепр».<sup>11</sup>

### СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Реализуемые объемы воздушных пассажирских перевозок страны, как внутренних, так и международных, как это подтверждается мировой и отечественной статистикой, в основном определяются уровнем развития экономики, измеряемым валовым внутренним продуктом (ВВП) страны. В условиях развития или спада экономики темпы развития пассажирских перевозок, как правило, соответствуют темпам изменения ВВП, поэтому текущие тенденции и прогнозирование объема пассажирских перевозок в краткосрочном периоде непосредственно связано с развитием экономики страны. Хотя общемировые тренды развития глобальных авиарынков оказывают влияние и на состояние рынков национальных.

Максимальный объем пассажирских воздушных перевозок в России был достигнут в 2014 году, когда он составил 93,2 млн человек. Уже в 2015 году этот показатель был ниже и составил 92,1 млн человек. Данные по 2016 году будут находиться примерно на том же уровне. Для населения страны в 146 млн человек эти показатели крайне низки. Только 63% населения страны осуществили в течение года хотя бы одну воздушную поездку. В развитых странах этот показатель всегда выше единицы. Следует отметить, что до 2014 года показатели воздушной миграции в России были ещё ниже, например, в 2013 году воздушным транспортом России было перевезено 84,6 млн пассажиров.<sup>12</sup> Во все указанные годы процент занятости пассажирских кресел не был максимальным, и составлял от 77 до 79 процентов, а коммерческая загрузка воздушных судов составляла 65-66%. Наблюдается также снижение пассажирооборота (в пассажирокилометрах).

Рост пассажиропотока в 2014-2016 годах объясняется не повышением платежеспособного спроса населения на воздушные перевозки, а тем, что государство стало субсидировать внутренние воздушные перевозки по определенным маршрутам полётов. Сложилась ситуация, когда в условиях отсутствия государственного регулирования ценообразования на пассажирские авиаперевозки региональные авиакомпании – монополисты на своих рынках – стали произвольно формировать цены на билеты. Например, цена на билет из районного центра до областного центра могла быть выше, чем от областного центра до Москвы. Это характерно для регионов Восточной Сибири и Дальнего востока России.

<sup>11</sup> Официальный сайт группы компаний «Волга-Днепр» [http://www.volga-dnepr.com/groups\\_business/charter\\_freight\\_operations/](http://www.volga-dnepr.com/groups_business/charter_freight_operations/)

<sup>12</sup> Документ Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) «Основные показатели деятельности воздушных перевозчиков России за 2015 год» <http://favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnyye-proizvodstvennye-pokazateli-ga/>



Регуляторная норма предоставляет российским авиакомпаниям субсидии из федерального бюджета на осуществление региональных пассажирских перевозок.<sup>13</sup> Объём ежегодного субсидирования составляет 3,58 млрд рублей. Субсидирование не распространяется на перевозки пассажиров из/в аэропортов Московского авиаузла, относится к конкретным маршрутам и не касается международных авиасообщений.

Российская Федерация не предоставляет прав иностранным авиакомпаниям выполнять перевозки между двумя аэропортами на территории своей страны, применяя право, указанное в ст. 7 Чикагской конвенции от 7 декабря 1944 года.<sup>14</sup> В терминах ИКАО это означает, что Россия не предоставляет в пределах своей территории и воздушного пространства иностранным авиакомпаниям восьмую (последовательный каботаж) и девятую (отдельный каботаж) свободы воздуха. В терминах Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС) это можно интерпретировать как запрет на коммерческое присутствие в стране иностранным авиакомпаниями при поставке авиатранспортных услуг. Всё это относится в равной мере, как к пассажирским, так и к грузовым перевозкам.

Свою деятельность в России осуществляют 64 авиакомпании, однако только на пять из них – Аэрофлот, Трансаэро,<sup>15</sup> Сибирь, ЮТэйр, Уральские авиалинии – приходится 62% всех перевезённых пассажиров. Показательным фактом является то, что 56% от всего пассажиропотока было освоено авиакомпаниями в международном сообщении. Распределение российского и международного пассажиропотока на страны Дальнего и Ближнего зарубежья соотноситься как 88,1% и 11,9%.

### **СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Если объёмы международных пассажирских перевозок в Россию и из России отражают спрос на перемещение воздухом для граждан нашей страны, которые в абсолютном большинстве своем выбирают для полётов отечественные авиакомпании, то статистика международных грузовых авиаперевозок отражает лишь степень участия отечественных перевозчиков в авиаперевозках экспортно-импортных грузов. ИАТА указывает на то, что воздушным транспортом ежегодно перевозится около 1% грузов в объёмных показателях, хотя эта доля в стоимостном выражении всегда близка к 25% от общей стоимости перевозимых в мире грузов.

---

<sup>13</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года (в редакции от 27 марта 2017 года) №1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети»

<sup>14</sup> Конвенция о международной гражданской авиации. Конвенция вступила в силу для СССР 14 ноября 1970 года. Текст конвенции на английском языке Документ ИКАО 7300/3 1963 г.

<sup>15</sup> В 2016 году деятельность под брендом Трансаэро.



Для нашей страны определить соизмеримость этих показателей довольно сложно. Росавиация (Федеральное агентство воздушного транспорта) учитывает объёмные, экономические и технические показатели только отечественных авиаперевозчиков.<sup>16</sup> Доля участия отечественного воздушного транспорта в степени участия всех видов транспорта ниже общемировых (0,2% в общем объёме внешнеторговых перевозок России), хотя дополнительные показатели указывают на то, что большую часть внешнеторговых перевозок воздушным транспортом в Россию (из России) осваивают иностранные авиакомпании, мультимодальные перевозчики, логистические компании.

Тому есть два объективных обоснования. Во-первых, непосредственными участниками контрактной работы по поставке авиапригодных товаров в Россию являются международные экспедиторы стран-импортеров товаров, которые предлагают продавать товары на условиях СРТ<sup>17</sup> и СІР (по Инкотермс 2010).<sup>18</sup> Вместе с товаром и авиауслугами нам продают весь комплекс услуг, с ними связанных, начиная с логистических операций на предприятии производителя товара. Во-вторых, санкционная политика в отношении России предполагает, кроме всего прочего, максимальный набор услуг, оказываемый компаниями стран-экспортёров. То есть, сопровождение экспорта товаров экспортом транспортных услуг. Российские международные экспедиторы и логистические провайдеры не могут пока похвастаться таким уровнем доверия к ним и к отечественным авиаперевозчикам, какой существует по отношению к зарубежным компаниям.

В 2014 году российские авиакомпании перевезли в международных сообщениях 735 859 тонн грузов, что составило 70,99% от общего объёма грузовых перевозок. В 2015 году эти показатели были 805 300 тонн и 75,77%, соответственно, с динамикой роста объёмов к 2014 году 9,6%. Однако 2016 год стал показывать уже снижение темпов роста. За 8 месяцев 2016 года общий объём грузовых авиаперевозок российскими авиакомпаниями увеличился по отношению с сопоставимым периодом 2015 года всего на 1,3%, а международные перевозки грузов и вовсе показали рост всего 0,8%.

Пятёрку национальных лидеров рынка грузовых авиаперевозок России, и для международных, и для внутренних сообщений, составляют авиакомпании Эйр-

<sup>16</sup> Документ Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) «Основные показатели деятельности воздушных перевозчиков России за 2015 год» <http://favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennye-pokazateli-ga/>

<sup>17</sup> Carriage and Insurance Paid to (англ.) – Перевозка оплачена до. Базисное условия (термин) поставки товара, предусматривающее, что в его стоимость кроме цены товара входит стоимость доставки товара в указанный контракте пункт назначения.

<sup>18</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М. Нестандартные аспекты применения Инкотермс и направления дальнейшей унификации международных торговых обычаев // Российский внешнеэкономический вестник. №11, 2016 с.115



БриджКарго, Аэрофлот, Трансаэро, Сибирь, Волга-Днепр. На их долю приходится более 81% от всего объема грузоперевозок, причём каждый последующий год они эту долю увеличивают.

Основные объёмы международных авиаперевозок грузов осуществляются между аэропортами России и аэропортами государств за пределами стран Ближнего зарубежья. В последние три года доли таких перевозок находились в максимально возможном диапазоне – от 97 до 98 процентов.

Среди факторов, сдерживающих позитивное развитие российского рынка грузовых авиаперевозок, следует отметить:

1. Российские грузовые авиакомпании недостаточно конкурентоспособны по сравнению с мировыми грузоперевозчиками в организации перевозочного процесса, используемого парка самолетов, развития инфраструктуры аэропортов.

2. Российский рынок грузовых авиаперевозок характеризуется слишком большим количеством авиаперевозчиков на маршрутах и увеличением экономически неоправданной конкуренции.

3. Грузовые авиаперевозки развиваются как вторичный вид деятельности авиакомпаний по отношению к пассажирским перевозкам.

4. Недостаточно активно формируются союзы с международными экспедиторами и логистическими провайдерами для оказания полного комплекса услуг для российских и зарубежных экспортёров и импортёров.

Кроме экономических факторов есть ещё один серьёзный юридический фактор, сдерживающий степень участия российских авиакомпаний на мировых рынках авиауслуг. Российские авиакомпании и зарубежные перевозчики находятся в различном правовом поле. Если российские авиакомпании заключают договоры перевозки по нормам и правилам документов Варшавской системы, то большинство иностранных авиакомпаний регулируют свои отношения с пассажирами и грузовладельцами по нормам и правилам Монреальской конвенции 1999 года. Это затрудняет деятельность российских авиаперевозчиков по многим аспектам, в частности, по вопросам применения электронных документов. Есть, правда, информация о том, что Россия всё-таки начала процедуры присоединения к Монреальской конвенции.

### **БИБЛИОГРАФИЯ:**

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) - <http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/> (Mezhdunarodnaja organizacija grazhdanskoj aviacii (ИКАО))

<http://www.aviadocs.net/icaodocs/>

Collect impressions - <https://www.s7.ru/>

АТО. ru - Деловой авиационный портал - <http://www.ato.ru/> (Delovoj aviacionnyj portal)

SkyTeam - <https://www.skyteam.com/ru/>

Победа. - <https://www.pobeda.aero/> (Pobeda)

DHL - <http://www.dhl.ru/>

Волга-Днепр - <http://www.volga-dnepr.com/> (Volga-Dnepr)

Федеральное агентство воздушного транспорта Росавиация - <http://favt.ru/> (Federal'noe agentstvo vozdushnogo transporta Rosaviacija)

Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года (в редакции от 27 марта 2017 года) №1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» (Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 25 dekabrya 2013 goda (v redakcii ot 27 marta 2017 goda) №1242 «O predostavlenii subsidij iz federal'nogo bjudzheta organizacijam vozdushnogo transporta na osushhestvlenie regional'nyh vozdushnyh perevozok passazhirov na territorii Rossijskoj Federacii i formirovanie regional'noj marshrutnoj seti»)

Конвенция о международной гражданской авиации. Текст конвенции на английском языке Документ ICAO 7300/3 1963 г. (Konvencija o mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviacii. Tekst konvencii na anglijskom jazyke Dokument ICAO 7300/3 1963 g.)

Холопов К.В., Голубчик А.М. Нестандартные аспекты применения Инкотермс и направления дальнейшей унификации международных торговых обычаев // Российский внешнеэкономический вестник. №11, 2016. с.110-118 (Holopov K.V., Golubchik A.M. Nestandartnye aspekty primenenija Inkoterms i napravlenija dal'nejshej unifikacii mezhdunarodnyh torgovyh obychaev // Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. №11, 2016. s.110-118)

