

В. О.: Такая задача в общих чертах сформулирована в нашей транспортной стратегии. Реально ее воплотить может только оператор аэропорта — в отношении Владивостока это Шереметьево. И никто другой.

ВГ: Шереметьево принадлежит государству, то есть формально это Минтранс и должен делать...

В. О.: Что еще больше можно сделать? Идет колоссальная реконструкция. Аэропорт преобразается. Хотя, к сожалению, серьезной грузовой инфраструктуры во Владивостоке пока не просматривается.

ВГ: То есть ни одного проекта в этом направлении нет?

В. О.: Но это и не должен быть государственный проект. Полоса построена, рулежные дорожки, перроны. Нужно построить грузовой терминал, что не сильно дорого по сравнению, например, с терминалом пассажирским.

ВГ: В Хабаровске та же ситуация, только еще и без реконструкции к саммиту?

В. О.: Там в достаточно хорошем состоянии находятся полосы и сам аэродром. Он и рассчитан на тяжелые самолеты, в состоянии принимать Boeing 747. Не требуется серьезных бюджетных инвестиций, как во Владивостоке.

ВГ: То есть опять же должен прийти некий инвестор, который займется грузовыми проектами?

В. О.: В общем, да.

ВГ: А какова судьба аналогичного проекта в Красноярске? Несколько лет назад об этом очень много говорили, предполагалось создать грузовой хаб при активном участии авиакомпании «Волга-Днепр», немецкую Lufthansa заставляли использовать аэропорт в качестве транзитного. Но уже некоторое время вокруг проекта ничего не слышно.

В. О.: Не слышно именно потому, что ушел налет скандальности, который был связан с перемещением Lufthansa из Алма-Аты в Красноярск. Сейчас Lufthansa спокойно летает через Красноярск, используя аэропорт Емельяново в качестве транзитного. Что касается присутствия российских авиакомпаний, той же «Волги-Днепра», то большой активности нет. Это правда.

ВГ: Почему?

В. О.: Планировался серьезный хаб, предполагалась перевозка грузов из Красноярска уже на пассажирских самолетах по сети местных авиакомпаний, в том числе «КрасЭйр» (головная компания развалившегося и фактически обанкроченного авиаальянса AiRUnion, также проходит процедуру банкротства. — **ВГ**). Сегодня география развоза из Красноярска достаточно скудная, больших емкостей нет.

В то же время, безусловно, сибирский узловой центр, грузовой хаб востребован. Вряд ли там будет такой же потенциал, как на Дальнем Востоке или в Центральной России, в той же Москве. Но определенный потенциал есть. И авиакомпании сейчас серьезно присматриваются к Новосибирску в качестве альтернативного решения, поскольку авиационная активность аэропорта Толмачево выше, география полетов больше. Там введена новая полоса, прошла довольно серьезная реконструкция. «Аэрофлот» и ряд других авиакомпаний уже выполняют транзитные полеты через Новосибирск.

ВГ: А как вы оцениваете ситуацию с грузовой инфраструктурой в Московском авиаузле?

В. О.: Москва является естественным грузовым хабом. И тот аэропорт, который предложит наиболее привлекательные условия для грузовых компаний, может получить приз, став ключевым игроком в Центральной России.

У московских аэропортов разные конкурентные преимущества. У Шереметьево — базовая сетевая авиакомпания «Аэрофлот», которая имеет очень широкую геогра-

фию, маршрутную сеть, в том числе для развозки грузов. У Домодедово — наличие свободных площадей для развития грузовой инфраструктуры, складских помещений, логистики, баз.

ВГ: Внуково вы даже не рассматриваете?

В. О.: Наверное, можно и Внуково. Просто мне представляется, что те экологические ограничения, которые сегодня связаны с близостью к Москве и заходом на посадку, обременять еще и дополнительными грузовыми перевозками вряд ли было правильно.

ВГ: Государство может повлиять на борьбу между аэропортами, расставляя приоритеты развития инфраструктуры. Например, при решении вопроса строительства третьих взлетно-посадочных полос в Шереметьево и Домодедово...

В. О.: У Шереметьево нет перспективы развития без третьей полосы. Тот объем перевозок, который есть, уже упирается в пропускную способность двух близко расположенных полос. В Домодедово полосы разнесены, и это позволяет обслуживать значительно большее количество взлетно-посадочных операций, нежели в Шереметьево. И пропускная способность Домодедово еще не исчерпана.

ВГ: Но одна из полос в Домодедово требует реконструкции.

В. О.: Действительно, в Домодедово уже подошел срок по проведению реконструкции полосы, и этот вопрос является достаточно острым. Тем более что в связи с достаточно напряженным бюджетом на 2011–2013 годы государство сильно ограничено в средствах.

Но, говоря о пропускной способности взлетно-посадочных полос, мы в первую очередь ведем речь о пассажирских перевозках. Грузовые перевозки не так жестко привязаны к времени суток и спросу на дефицитные слоты. Они могут летать ночью, в неустраиваемое время. Ночные слоты свободны и в Шереметьево, и в Домодедово.

ВГ: Что тогда является ограничивающим элементом по грузовым перевозкам в аэропортовой инфраструктуре?

В. О.: Два элемента. Это инициатива, заинтересованность, воля руководства аэропорта именно в развитии грузовой составляющей. И второе — площади для развертывания логистических центров и складских помещений.

ВГ: Тогда у Шереметьево среди московских аэропортов самые слабые позиции — из-за отсутствия места?

ОКУЛОВ ВАЛЕРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Родился 22 апреля 1952 года в городе Кирове. Образование высшее. В 1975 году окончил штурманский факультет Академии гражданской авиации по специальности «инженер-штурман». До 1985 года работал в свердловском объединенном авиаотряде Уральского управления гражданской авиации штурманом самолетов Ан-24, Ан-12, Ту-154. В 1985 году был переведен на работу в Центральное управление международных воздушных сообщений (Москва). Летал штурманом на самолетах Ту-154, Ил-86, Ан-124, работал ведущим штурманом-наставником центра подготовки авиационного персонала «Аэрофлота». С 18 июля 1996 года — первый заместитель генерального директора компании. 30 мая 1997 года был назначен гендиректором «Аэрофлота». 3 апреля 2009 года премьер Владимир Путин своим распоряжением назначил Валерия Окулова заместителем министра транспорта РФ. Женат на старшей дочери первого президента России Бориса Ельцина Елене. Воспитывает четверых детей.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ

Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта. Осуществляет функции по выработке госполитики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания, авиационно-космического поиска и спасания, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, а также дорожного хозяйства. Министерству подведомственны четыре федеральных агентства — Росавиация, Росморречфлот, Росжелдор, Росавтодор, а также федеральная служба Ространснадзор.

В. О.: Да, Шереметьево серьезно ограничено площадями. Это правда.

ВГ: Но если резюмировать, получается, что грузовая авиация в России мало развивается в первую очередь потому, что это мало кому интересно? Почти все направления, о которых мы говорим, по вашим словам, упираются в слабую заинтересованность со стороны частных инвесторов и участников рынка...

В. О.: Это не так. Весьма активную деятельность ведут, к примеру, «Волга-Днепр», «Полет», «Аэрофлот». Но взаимодействие с наземной инфраструктурой, с аэропортами по развитию логистических центров, технологий обслуживания грузов — вот здесь гораздо хуже дело обстоит.

ВГ: Но у большинства авиакомпаний есть собственные мощности по обработке грузов.

В. О.: Совершенно верно, есть. Про «Волгу-Днепр» не могу сказать, но знаю, какие мощности есть у «Аэрофлота». Слабенькие. Не достаточно для обслуживания даже текущего объема грузов.

ВГ: Может быть, выход в создании специализированного грузового аэропорта, подобного, например, немецкому Хану?

В. О.: На сегодняшнем этапе и в среднесрочной перспективе это будет неправильное решение. По бизнесу неправильное. Нужно ориентироваться все-таки на аэропорты, где будет синергия пассажирских и грузовых перевозок, то есть belly и general cargo. И только когда пропускная способность этих аэропортов будет исчерпана, задумываться о специализированных грузовых.

Именно так произошло с Франкфуртом. Когда он стал испытывать серьезный дефицит слотового пространства, то грузовые перевозчики переместились в Хан, который предложил более дешевые и выгодные условия, нежели большой, громоздкий, бюрократический Франкфурт. А дальше больше: в Хан пришли дешевые пассажирские авиакомпании.

ВГ: Насколько развитие грузовых авиаперевозок ограничивает работа таможенных служб? Есть с ними проблемы?

В. О.: Это как раз тот первый вопрос, который встает в ходе введения e-Freight, поскольку технология электронного документооборота, оформление грузовых документов напрямую завязаны и с таможенным оформлением. Наш Таможенный кодекс, сейчас еще и усложненный та-

моженным кодексом Таможенного союза, не является сильно комфортной правовой средой для развития грузовых перевозок.

Серьезным обременением является, например, определение таможенной стоимости грузов. В таможенную стоимость грузов в России входит как стоимость самого груза, так и стоимость его перевозки. Поэтому авиакомпании из Китая летят не в Москву, а в Хельсинки, Ригу, Варшаву, там выгружают грузы на траки и уже траками везут в Москву. Кто от этого выигрывает? Аэропорт Хельсинки, аэропорт Риги, аэропорт Варшавы, авиакомпании, которые там базируются. А еще финны, которые в фурах доставляют грузы в Россию.

Это системная проблема. Наверное, наиболее ярко и выпукло она просматривается именно в авиационных перевозках, поскольку их стоимость оказывает существенное влияние на цену груза. Для других видов транспорта она не столь важна.

ВГ: Обсуждается ли в правительстве возможность изменения ситуации?

В. О.: Вопрос поднимается, но серьезных законодательных изменений не просматривается.

ВГ: В целом насколько адекватна существующая нормативно-правовая база по грузовым авиаперевозкам? Что нужно менять, что находится в процессе изменения?

В. О.: Серьезных радикальных изменений не требуется. Существенным ограничением было то, что касалось ввоза авиационной техники, таможенные пошлины на нее. Но введенные в Таможенный кодекс изменения и дополнения, касающиеся массы воздушного судна, позволяют ввозить без обременения таможенной пошлиной эффективные самолеты. Те же Boeing 747, например.

ВГ: То есть проблема обновления парка грузовых самолетов решена?

В. О.: Я считаю, что очень интересным и перспективным является проект Объединенной авиастроительной корпорации по конвертации самолетов Airbus A320 из пассажирских в грузовые. Появятся машины с востребованной емкостью 20–25 тонн по развозке грузов на среднемагистральных направлениях — до 3–4 тыс. км. Именно в этом сегменте у нас сегодня наибольший дефицит: Ан-12 свое отработали, а вот заместить их пока толком нечем.

ВГ: В общей стратегии развития транспорта России или профильных федеральных целевых программах есть специализированные проекты в области грузовых перевозок? Существуют бюджетные ассигнования на них?

В. О.: Мы запланировали научно-исследовательскую разработку «Концепции развития грузовых авиаперевозок в Российской Федерации и их интеграции в международную транспортную систему на основе Программы ИАТА по упрощению бизнеса (e-Freight)». Это не будет какой-то государственный акт, а информационный документ, на который, надеюсь, хозяйствующие субъекты станут ориентироваться при формировании своих планов по развитию, например, наземной инфраструктуры, принятии решений.

ВГ: Но платить будет государство?

В. О.: Платить будут и государство, и аэропорты, и авиакомпании. Совершенно не правильно, если государство за свои деньги заказывает НИР, которая никому не нужна. Если участники рынка не будут вовлечены в решение всех вопросов, начиная с целеполагания, с постановки самой задачи, то мы можем разработать не то, что надо. ■

Интервью взяла РЕНАТА ЯМБАЕВА



реклама



Поздравляю нашего надежного партнера и заказчика Группу компаний «Волга-Днепр» с 20-летием! Сегодня «Волга-Днепр», которая является единственным в Восточной Европе эксплуатантом грузовых самолетов Boeing 747, по праву занимает ведущие позиции на мировом рынке грузовых авиаперевозок.

ХОЧУ ПОЖЕЛАТЬ ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ «ВОЛГА-ДНЕПР» И ЕЕ ЗАСЛУЖЕННОМУ КАПИТАНУ, МОЕМУ ХОРОШЕМУ ДРУГУ АЛЕКСЕЮ ИСАЙКИНУ БЛАГОПОЛУЧИЯ, ПРОЦВЕТАНИЯ И ДОСТИЖЕНИЯ НОВЫХ ВЫСОТ!

Сергей Кравченко
Президент «Боинг» в России и СНГ