

соро

Красноярск заглянул в «открытое небо»

ИНВЕСТИЦИИ

Противоречие между Минтрансом и менеджментом красноярского аэропорта Емельяново относительно пути его дальнейшего развития могут оказаться непреодолимыми. Краевые власти уверены, что единственный путь — это создание международного хаба с режимом «открытого неба»; по мнению ведомства, в таком случае государство понесет убытки, а прибыль будут получать лишь инвесторы аэропорта и иностранные авиакомпании. Эксперты не исключают вероятность получения Красноярском режима «открытого неба». Но решение этого вопроса, по их мнению, во многом зависит от аргументов и лоббистских ресурсов краевых властей.

На прошедшем в феврале Красноярском экономическом форуме руководители края и инвесторы, занимающиеся развитием аэропорта Емельяново, обратились к Минтрансу с предложением ввести в регионе режим «открытого неба». По их мнению, существующие ограничения на посадку самолетов зарубежными авиакомпаниями серьезно тормозят реализацию проекта создания международного хаба. Они заявили также о готовности Емельяново стать пилотной площадкой для проверки работы в условиях «открытого неба», что позволит, по мнению красноярских чиновников, оценить все выгоды от подобного сотрудничества в масштабах страны.

Режим «открытого неба» предусматривает возможность для любого иностранного перевозчика выполнять полеты в аэропорт практически без ограничений, вне зависимости от условий соглашения об авиасообщении его страны с Россией. По ратифицированным сейчас соглашениям о транзите по международным воздушным линиям максимум, на что могут рассчитывать зарубежные авиакомпании, — это так называемая вторая свобода воздуха. Она дает право производить посадку в некоммерческих целях: техническое обслуживание воздушного судна, мелкий ремонт, заправка топливом и так далее.

Красноярские власти предлагают федеральным властям предоставить зарубежным авиаперевозчикам в Емельяново третью и четвертую, а по возможности и пятую «свободы». В частности, третья «свобода воздуха» состоит в предоставлении перевозчику права высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать почту, грузы, взятые на территории государства воздушного перевозчика. Четвертая степень свободы позволяет перевозчику брать на территории другой страны пассажиров, почту, грузы для перевозки на территорию своего государства. Пятая «свобода

воздуха» объединяет в себе преимущества предыдущих двух, включая возможность перевозки грузов и пассажиров с территории третьих стран.

● Аэропорт Емельяново введен в эксплуатацию в 1980 году. Статус международного получил в 1993 году, из него выполняются полеты более 20 российских и зарубежных авиакомпаний. Допущен к обслуживанию рейсов по II категории ИКАО. Способен принимать в том числе Boeing 767 и 747, Airbus A330, MD-11, Ан-124-100. Управляется правительством региона через созданное в 2009 году ООО «Аэропорт Емельяново». В 2011 году предприятие обслужило 1,6 млн пассажиров.

Согласно разработанному Ночтиел Аэропорт GmbH (компания занимается проектированием аэропорта Емельяново) мастер-плану, модернизация Емельяново должна завершиться к 2030 году. К этому времени аэропорт должен соответствовать требованиям класса С по классификации IATA, то есть уровню основной массы европейских аэропортов. В частности, планируется модернизация систем жизнеобеспечения, удлинение параллельной магистральной рулежной дорожки для увеличения пропускной способности взлетно-посадочной полосы, реконструкция перрона, обустройство новых мест стоянок и др. По мастер-плану, к 2015 году пассажиропоток должен увеличиться до 2,5 млн пассажиров в год, к 2030 году — до 3,5 млн. Для сравнения: новосибирское ОАО «Аэропорт Толмачево» в 2011 году обслужило 2,76 млн пассажиров. Общий объем инвестиций в проект модернизации красноярского аэропорта оценивается в 25 млрд руб., в том числе 9 млрд руб. до 2015 года. Пока ООО «Аэропорт Емельяново» выступает в качестве единственного инвестора. Но, как сообщили в красноярском минпромэнерго, конкурс по выбору инвестора для развития проекта планируют объявить в ближайшие месяцы. Наиболее вероятный вариант —



продажа через аукцион крупной доли аэропорта (сегодня краю принадлежит 100% в ООО «Аэропорт Емельяново»), речь идет о пакете 50-75%, но министр промышленности и энергетики края Денис Пашков не исключает и сотрудничество по принципу концессии или просто привлечение управляющей компании.

Новый бизнес-план стал заменой концепции развития красноярского аэропорта, которая была разработана в конце 2005 года консалтинговой компанией Dornier Consulting и продвигалась бывшим владельцем Емельяново — региональной авиакомпанией «КрасЭйр». В частности, она предполагала превращение аэропорта в международный хаб с пассажиропотоком к 2020 году до 8,5 млн человек в год. Однако «КрасЭйр» обанкротился, и финансирование проекта (по федеральной программе «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы» инвестиции до 2013 года должны были превысить 40 млрд руб.) так и не было начато.

В начале нынешнего года «Аэропорт Емельяново» приступил к строительству нового пассажирского терминала стоимостью 4,5 млрд руб. Сейчас идет подготовка строительной площадки, и до конца мая должна быть получена проектно-сметная документация, после чего и начнется строительство терминала. Новый пассажирский терминал (категория

С по международной классификации) разместится на площади 32,5 тыс. кв. м. Строительство будет вести ООО «Аэропорт Емельяново» за счет собственных средств и привлеченных кредитов. Работы должны быть завершены в 2014 году.

Однако наибольшие надежды в красноярском аэропорту связывают с развитием своего грузового бизнеса. В феврале «Интеррос» и ГК «Кратос» красноярского предпринимателя Игоря Каталевского (компаниям принадлежат грузовые активы аэропорта Емельяново) создали специальную управляющую компанию (УК) «Интерпорт», которая займется развитием аэропортных проектов инвесторов. По данным УК, в развитие грузового комплекса аэропорта Емельяново компаниями-учредителями вложено более 750 млн руб. Построен грузовой комплекс, закуплена техника для наземного обслуживания грузовых судов.

Между тем, по словам Дениса Пашкова, власти и инвесторы уже столкнулись с серьезными трудностями в расширении масштабов деятельности аэропорта Емельяново. «Зарубежные авиакомпании предпочитают летать в обход России, через Казахстан и Дальний Восток (Корею и Китай. — „Ъ“). Препятствует отсутствие разрешений на технические и коммерческие посадки. Чтобы изменить ситуацию, аэропорту необходим режим «откры-

того неба» для грузовых авиаперевозчиков. Только это позволит реализовать весь огромный транзитный потенциал региона», — уверен господин Пашков.

«Красноярск имеет крайне выгодное географическое положение, — отмечает президент «Интерпорта» Игорь Каталевский. — Он находится на пересечении транссибирских и кроссполлярных маршрутов. Полет по маршруту с посадкой в Красноярске позволит иностранным авиакомпаниям сократить время полета, а значит, уменьшить затраты на топливо, повысить производительность труда и сделать перевозки более эффективными». По его оценкам, создание хаба в Красноярске может привлечь дополнительно 200 тыс. т грузов в год, при этом будет создано около 2 тыс. новых рабочих мест, а дополнительный вырчка аэропорта составит примерно 7 млрд руб. в год. Поступления в бюджеты всех уровней достигнут 1,5 млрд руб. в год.

«Последующее развитие Емельяново может удвоить описанный эффект. Кроме того, развитие транзитных перевозок приведет к интенсификации внутренних региональных полетов, сократив убытки от пассажирских перевозок, которые несет региональный бюджет», — не сомневается господин Каталевский. Собеседник отмечает, что уже созданная инфраструктура аэропорта Красноярска в состоянии справиться с заявленным ростом нагрузок. В 2009 году был введен в эксплуатацию современный грузовой терминал с пропускной способностью 55 тыс. т грузов в год. Кроме того, структура терминала имеет существенный запас роста и рассчитана на поэтапное наращивание мощностей. По данным «Интерпорта», с 2011 года ведутся переговоры по привлечению иностранных авиаперевозчиков, летающих по транссибирским и кроссполлярным маршрутам.

Реализация проекта развития красноярского аэропорта, по мнению участников рынка, упирается в существующие административные и законодательные ограничения, регламентирующие российский рынок авиаперевозок. «В ходе переговоров с зарубежными авиаперевозчиками определялся круг необходимых условий для их работы в России. Оказалось, что имеющееся географическое положение страны — важное, но не единственное ключевое условие. Среди ключевых: конкурентные тарифы на наземное обслуживание, современная инфраструктура и качество обслуживания.

Остается и проблема роялти (платы за пролет самолетов зарубежных авиакомпаний через территорию России). Полагаю, эта тема будет снята с вступлением России в ВТО. Важнейшим условием переориентации на Россию, озвученным зарубежными авиакомпаниями, выступает получение ими коммерческих прав при выполнении полетов через Красноярск», — отмечает Игорь Каталевский. Как полагает господин Каталевский, одностороннее предоставление Красноярску режима «открытого неба» позволит существенно ускорить развитие его аэропортной инфраструктуры, а также провести эксперимент, который снимет все вопросы о целесообразности либерализации режима предоставления коммерческих прав иностранным авиакомпаниям в России.

С «открытым небом» красноярский хаб в состоянии стать конкурентом и перетянуть на себя часть грузопотока одного из крупнейших мировых транспортных узлов — американского Анкориджа, заявил на Красноярском экономическом форуме управляющий партнер Strategis Aviation Solutions International (SASI) Стенли Райт. Международный аэропорт Анкоридж имени Теда Стивенса, главный аэропорт штата Аляска, является одним из мировых лидеров по объемам авиационных грузоперевозок. «По данным на февраль 2011 года, только за счет привлечения грузоперевозчиков Анкоридж обеспечил приток в регион инвестиций в размере \$1 млрд. Красноярск в состоянии получить кусок от его грузовой трафика, что принесет дополнительные инвестиции в местную экономику», — считает господин Райт. Он отметил, что важным преимуществом Сибирского региона является то, что по ряду направлений через него лететь значительно короче, чем через Анкоридж.

Согласно расчетам «Интерпорта», через грузовой терминал в аэропорту Емельяново в год может проходить 3,5 тыс. рейсов (сейчас аэропорт обслуживает 200 грузовых рейсов в год. — „Ъ“), за счет чего аэропорт сможет дополнительно заработать \$245 млн в год. По оценкам красноярского «Центра транспортной логистики», только за счет роста количества технических посадок самолетов зарубежных авиакомпаний можно значительно нарастить финансовые поступления аэропорта Емельяново. Сейчас одна Lufthansa Cargo дает почти 35% его выручки, потребляя здесь почти 70 тыс. т топлива в год.

Чтобы конкурировать с одним из крупнейших мировых транспортных узлов — американским Анкориджем, красноярскому аэропорту Емельяново не хватает только режима «открытого неба»

ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА

Открытие красноярского аэропорта для международных авиаперевозчиков стало бы большим плюсом и для развития внутреннего авиасообщения края, уверен член совета директоров ООО «Аэропорт Емельяново» Андрей Устинович. Исследования показали, что наиболее эффективной моделью развития региональных авиаперевозок является грузопассажирская модель. Такой подход позволяет авиакомпаниям получать дополнительные доходы от грузовых перевозок и снижать издержки за счет использования более экономичных моделей воздушных судов, способных быстро конвертироваться из пассажирских в грузовые и обратно. Проблемой для осуществления такой модели является отсутствие прямых поставок грузов из красноярского аэропорта. В большинстве случаев грузы импортные и везутся через Москву, что существенно удорожает грузопотоки для удаленных регионов страны», — полагает Андрей Устинович. Кроме того, по его мнению, ограничение прав иностранных авиаперевозчиков ведет к тому, что они не могут и не хотят участвовать в развитии регионального сообщения.

Федеральные власти оценивают инициативу краевых чиновников и бизнесменов о предоставлении режима «открытого неба» аэропорту Емельяново скептически. «Мировые примеры одностороннего «открытого неба» есть только в государствах, незаметных с транспортной точки зрения, — утверждает заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов. — Это выгодно для стран, имеющих не очень большую территорию и большой флот. Дать коммерческие права, не получив ничего взамен, неправильно. Коммерческие права — это актив, который при умелом обращении трансформируется в деньги. Предоставление в одностороннем порядке для Красноярска «открытого неба», действительно, положительно скажется на работе аэропорта, но нужно понимать, что основные выгоды в виде налоговых отчислений получает государство, где авиакомпании зарегистрированы. А мы заинтересованы в том, чтобы такие же коммерческие права оказались и у наших авиакомпаний, которые платят налоги в России». При

этом господин Окулов призвал бизнесменов и красноярских чиновников не питать иллюзий насчет перспектив создания на территории красноярского аэропорта универсального международного хаба, так как Красноярск не вписывается в уже существующую структуру пассажирских авиаузлов. Иная ситуация с грузовыми перевозками, поскольку транспортные самолеты нуждаются в промежуточных посадках при длинных перелетах из Европы в Азию и Америку. Но при этом Валерий Окулов подчеркнул, что привлечь зарубежных авиационных операторов можно в первую очередь денежно-финансовыми условиями предоставления услуг провайдерами-аэропортами. И призвал инициаторов проекта заняться в первую очередь этими вопросами. «Ставка сбора за 100 км пути над территорией России для «Боинг-747» — почти 3,8 тыс. руб. Казахстан — 2,8 тыс. руб. Сбор за техническую посадку Красноярск — \$6,4 тыс., Алма-Ата — \$5,4 тыс., Шереметьево — \$4 тыс., Анкоридж — \$1 тыс. Чтобы оказаться привлекательным для авиаперевозчиков, нужно как минимум создать конкурентные ценовые условия. То же по стоимости топлива», — заявил чиновник.

По оценкам ведущего эксперта УК «Финан Менеджмент» Дмитрия Баранова, вероятность получения Красноярском режима «открытого неба» зависит от аргументов и лоббистских ресурсов краевых властей. «Неисключено, что и Минтранс зря опасается больших убытков от такого режима в Емельяново, и власти края, возможно, переоценивают интерес инвесторов к нему. Возможно, что решение данной проблемы может быть найдено в промежуточном виде, например введении такого режима на какой-то срок, с тем чтобы понять интерес инвесторов к нему и оценить возможные убытки для государства. А уже по прошествии этого периода либо прекращать действие режима «открытого неба», либо утвердить его на постоянной основе для Емельяново», — считает господин Баранов. Нежелание Минтранса предоставлять такой режим главному аэропорту края аналитик объясняет тем, что вслед за Емельяновом подобный статус захотят получить и другие крупные аэропорты страны, что повлечет за собой изменение всей существующей системы международных авиаперевозок, а Минтранс, очевидно, делать этого не намерен, пока по крайней мере.

«Если говорить о прогнозах, то, вероятнее всего, сейчас обе стороны могут вести паузу. Власть Красноярского края могут начать проводить дополнительные исследования, которые докажут остроту необходимости получения Емельяново режима «открытого неба», а также будут вести переговоры с инвесторами, которые заинтересованы в этом, и могут оказать какое-то «давление» на российские власти в этом вопросе. Минтранс же, скорее всего, будет вновь подыскивать возможные варианты от предоставления Емельяново такого статуса», — предполагает аналитик. Новый раунд «схватки» за получение режима «открытого неба» между Емельяновом и Минтрансом, по его мнению, вряд ли пройдет раньше чем через несколько месяцев, так как стороны должны «собраться с силами» и записать новыми аргументами.

Между тем красноярские власти и бизнес от своих намерений по созданию зоны «открытого неба» отказываться не намерены. В феврале американские грузовые авиакомпании World Airways, National Air Cargo и Atlas попросили Минтранс России и правительство Красноярского края разрешить техническую посадку в аэропорту Емельяново. В пресс-службе губернатора края Льва Кузнецова сообщили, что местная администрация уже решила поддержать эти инициативы на федеральном уровне.

Дмитрий Мальков, Анна Гадалина

КОГДА НЕТ ВРЕМЕНИ
НА ЛИШНИЕ БУМАГИ

ПРОСТЫЕ КРЕДИТЫ
ДЛЯ МАЛОГО БИЗНЕСА

- МИНИМАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКТ ДОКУМЕНТОВ
- БЫСТРОЕ ОФОРМЛЕНИЕ КРЕДИТА
- ВЫГОДНЫЕ СТАВКИ И УДОБНЫЕ СРОКИ

Г. НОВОСИБИРСК, УЛ. КИРОВА, 44, ТЕЛ.: (383) 210 36 19

№

НОМОС
БАНК

8 800 100 70 40

WWW.NOMOS.RU

«НОМОС-БАНК» (ОАО). Лицензия ЦБ РФ №2209. РЕКЛАМА