

СФО

логистика

Как развивается рынок пассажирских авиаперевозок в Сибири **11** |
Кто строит железную дорогу в Туве **12** |
Что мешает Новосибирску стать мультимодальным транспортным узлом в масштабах страны **13** |



КУЗБАССРАЗРЕЗУГОЛЬ

65 лет
открытой добычи угля
в Кузбассе

Безальтернативная посадка

авиаперевозки

В условиях острой конкуренции крупные аэропорты Сибири, стремясь удержать базовых авиаперевозчиков и привлечь новых, переходят к наступательной маркетинговой политике. Самым распространенным ходом является предоставление скидок на обслуживание самолетов. Авиакомпаниям, для которых аэропортовые услуги являются основной статьей расходов, это большое подспорье. При этом важным для них остается качественное и быстрое обслуживание воздушных судов. Эксперты считают, что для авиаперевозчиков интересными должны быть не столько аэропорты, сколько экономика региона.

По данным Федеральной службы по тарифам, в прошлом году сбор с авиакомпаний за взлет-посадку составил 481,58 руб. за тонну максимальной взлетной массы, на 1 января 2012 года этот показатель достиг 538,63 руб. за тонну. Сбор за обеспечение авиационной безопасности за год вырос с 249,99 руб. до 281,26 руб. за тонну. Аэропортовый сбор с одного пассажира за пользование аэровокзалом для внутренних воздушных линий

увеличился незначительно — с 64,78 руб. до 67,87 руб. (для международных линий — с 117,22 руб. до 120,79 руб.). Тарифы за обслуживание одного пассажира сегодня составляют 153,39 руб. для внутренних линий и 208,21 руб. для международных.

Авиаперевозчики подчеркивают, что аэропортовые услуги для них — одна из серьезных статей расходов. «Один полет самолета — это обслуживание



Обслуживание воздушного судна в аэропорту — одна из основных статей расходов авиакомпаний. ФОТО ЕВГЕНИЯ КУРСКОВА

пассажиров. Кроме того, некоторые аэропорты предоставляют борТПитание, горячее, авиационную безопасность. Если объем работы большой, стоимость обслуживания для авиакомпании немного сокращается. Вообще между аэропортами и авиакомпаниями практикуются договорные отношения», — отметила директор омского

представительства «Аэрофлот — Российские авиалинии» Галина Семенова. В целом, по ее словам, взаимоотношения с аэропортами сибирские авиаперевозчики довольны: если и возникают претензии, то они решаются в рабочем порядке. Эксперты считают, что разногласия между сторонами могут возникнуть по нескольким при-

чинам: отсутствие доступности услуг и их высокая цена. «Под доступностью подразумевается техническая оснащенность аэродромов. Чтобы на каждом из них был полный набор оборудования, позволяющий быстро и с должным качеством обслуживать воздушные суда. Перечень аэродромных машин достаточно широк: тягачи для пе-

ремещения воздушных судов, машины для противообледенительной обработки самолетов, багажные тележки, транспортные рошники, а для более крупных аэропортов — телетрапы. Аэропорт должен оказывать широкий спектр услуг по приемлемой цене и, что очень важно, в сжатые сроки. (Окончание на стр. 10)

Распутать узел

административный ресурс

Вложения в развитие дорожно-транспортной отрасли Новосибирской области за последние три года в сумме приблизились к 40 млрд руб. В том, что это необходимые затраты, нет сомнений ни у власти, ни у бизнеса. Без обновления транспортной инфраструктуры, уверены эксперты, сложно улучшить экономику региона и привлечь инвесторов.

Ставя задачи на долгосрочную перспективу, власти Новосибирской области к 2025 году рассчитывают превратить регион в крупнейший транспортно-логистический комплекс не только федерального, но и евроазиатского значения. Возможности, которые открываются в этом случае, весьма очевидны. «Для такой огромной страны, как Россия, дорожно-транспортный комплекс имеет стратегическое значение. Надежность транспортного сообщения позволяет любым территориям, даже удаленным от федеральной сети магистралей, выходить на новые рынки сбыта, развивать свою территорию, привлекать новые инвестиции», — убежден губернатор Новосибирской области Василий Юрченко.

Новосибирская область сегодня — крупнейший за Уралом транспортно-распределительный узел, а Новосибирск — опорный пункт товаропроводящей системы. Отсюда в течение 10 часов автомобиль-

ный транспорт доставляет грузы в десятки городов Сибири, Дальнего Востока и Казахстана. В настоящее время доля транспортного комплекса в валовом региональном продукте составляет 12,8 %, что на 4,9% выше общероссийских показателей. По оценке аналитиков, по итогам прошлого года отрасль не только вышла на докризисный уровень, но и превзошла его. Об этом свидетельствует объем перевезенных грузов: в 2011 году он составил 26,4 млн т, что выше максимального докризисного уровня 2008 года более чем на 5%. А финансирование дорожно-транспортного комплекса возросло с 10,4 млрд руб. в 2010 году до 14,5 млрд в нынешнем. Безусловно, все это позволяет ставить задачи уже не на текущий период, а на перспективу. «У нас огромный потенциал. Задача — все правильно организовать», — считает заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Александр Цепенко. Расставляя приоритеты в развитии отрасли, власть и бизнес демонстрируют единство мнений, которого, возможно, нет ни в одной другой отрасли. Первое, на чем планируют сосредоточиться, — строительство автодорожных обходов Новосибирска. (Окончание на стр. 12)

ЛЁТНАЯ ПОГОДА ДЛЯ ЛЕТНИХ РЕЙСОВ!

(Удобные перелеты через Москву)

Анапа • Геленджик • Краснодар Симферополь • Сочи Кёльн • Тиват



www.uralairlines.com | тел. 8-800-2000-262
(звонок по РФ бесплатный)

УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ
URAL AIRLINES

Информация рекламная, возможны изменения. Серт. №18187ГА РФ