

# «РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА — НАШ ОСНОВНОЙ БИЗНЕС»

ОАО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ „ПЕРМЬ“» ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ДЕМОНСТРИРУЕТ НЕБОЛЬШОЙ, НО СТАБИЛЬНЫЙ РОСТ ПРИБЫЛИ. ЭТО ПРОИСХОДИТ НАРЯДУ С УВЕЛИЧЕНИЕМ ПАССАЖИРОПОТОКА И РАЗВИТИЕМ НОВЫХ РЕГУЛЯРНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ. О ТОМ, КАК ЗАРАБАТЫВАТЬ НЕ ТОЛЬКО НА АВИАПЕРЕВОЗЧИКАХ, НО И НА УСЛУГАХ ПАССАЖИРАМ, ВГ РАССКАЗАЛ ГЕНДИРЕКТОР КОМПАНИИ ЭДУАРД КОШЕНСКОВ. ИРИНА ПЕЛЯВИНА

**BUSINESS GUIDE:** Эдуард Анатольевич, последние годы аэропорт отчитывается не только о росте пассажиропотока, но и о росте прибыли предприятия, которое раньше было убыточным. По итогам 2012 года чистая прибыль ОАО «МА Пермь» составила более 109 млн руб. За счет чего произошли такие изменения?

**ЭДУАРД КОШЕНСКОВ:** Основной доход аэропорта — это, конечно, его пассажиры. За шесть месяцев 2013 года пассажиропоток вырос на 17% и составил 501 тыс. человек. Увеличение пассажиропотока — это общероссийская тенденция. В среднем в гражданской авиации рост составляет 12–14% в год. Впрочем, прорыва в 20–40% не ожидаем — понимаем, что аэропорт работает с определенными ограничениями, которые связаны с аэровокзальным комплексом. Например, у нас уже на пределе места стоянок, которые мы можем использовать, потому что клиентов много. Да, показатели пермского аэропорта немного выше общероссийских и у нас возникает рост как по физическим, так и по рублевым объемам. Это также связано с тем, что мы начали очень активно заниматься работой с авиакомпаниями.

**ВГ:** Какие направления вам интересны в первую очередь?

**ЭК:** Есть три направления, которые позволяют нам быть на плаву, получать прибыль, обеспечивать необходимый рост. Это региональные перевозки, международные перевозки и страны СНГ.

**ВГ:** Какие новые международные рейсы могут появиться в Перми?

**ЭК:** Российский авиарынок растет сейчас либо за рубеж, либо в страны СНГ. Международное направление — это Европа или Азия. В Европу у нас уже есть перевозчик — «Чешские авиалинии». Хотелось бы, конечно, еще одного. Мы продолжаем переговоры с Lufthansa (Lufthansa прекратила полеты из Перми во Франкфурт-на-Майне в марте этого года. — ВГ). Мы рассчитываем, что к концу этого года у нас появится определенность: вернется Lufthansa в Пермь или нет.

Также мы устремляем взгляд на Азию. Наиболее перспективное направление — это Китай. Мы ведем переговоры с иностранными и российскими авиакомпаниями, которые получили назначения как официальные перевозчики. Уже есть договоренности с определенными авиакомпаниями, которые пока не хотелось бы называть. Думаю, в ближайшее время у нас уже будут заключены конкретные договоры о регулярных международных рейсах.

Планируем активно заниматься странами СНГ. Перевозки в этом направлении очень востребованы: загрузка бортов почти 80–85%. Будем откровенны, трудности на этом направлении есть: пассажиропоток там разный. К нам прилетают как добропорядочные граждане, так и те, которые пользуются «пробелами» в миграционном законодательстве. Процедуры досмотра, оформления и перевозка этих пассажиров более жесткие и занимают больше времени. Но считаем, что это того стоит.

**ВГ:** 1 апреля этого года была запущена программа полетов в Приволжском федеральном округе. Как вы ее оцениваете? Есть интерес со стороны пассажиров?



**ЭК:** Перевозки востребованы. Готов констатировать, что спрос есть, и он превышает предложение. По понедельникам, вторникам и пятницам билеты трудно взять в Уфу, Казань и Самару. По некоторым маршрутам перевозчики даже сами меняют тип воздушного судна на самолеты с большей провозной способностью, вводят дополнительные рейсы. Согласно постановлению правительства, с 27 июля изменится расписание и в программу будут введены новые авиакомпании. Продолжение проекта зависит от пассажиров: если они считают, что это востребовано, пускай покупают билеты и летают.

**ВГ:** Некоторые эксперты считают, что в Прикамье развитие полетов тормозится из-за отсутствия собственной авиакомпании. Как вы оцениваете возможность ее появления?

**ЭК:** Я не разделяю это мнение. Могу привести много примеров, когда наличие базового перевозчика тормозит развитие аэропорта. Если бы в регионе был свой перевозчик, была бы совсем другая политика в отношении других авиакомпаний. Считаю, что Пермский край ничего не потерял, когда не стало своего перевозчика — «Пермских авиалиний» (являлись частью авиапредприятия, объединяющего авиакомпанию и аэропорт Большое Савино, в 2006 году прекратила полеты, а в 2009-м лишилась сертификата эксплуатанта. — ВГ). Наверное, были причины, которые не позволили предприятию выжить. И это не зависит от менеджмента. Сейчас перевозчики, входящие в пятерку-десятку крупнейших в России, — это те авиакомпании, которые успели переоснастить свой парк, купить иностранную воздушную технику. Доживать свой век, пытаться конкурировать с Boeing и Airbus на Ту-154? Тем более законодательство очень сильно изменилось: требования к отечественной технике ужесточились. Техника старая, запчасти для нее не выпускают. Если бы вы меня спросили, готов ли аэропорт заняться вопросом по созданию авиакомпании, я бы вам четко и уверенно сказал: аэропорт не готов этого делать. Если этим будет заниматься другая организация, то окажем помощь. Но аэропорт и авиакомпания — это две разные коммерческие структуры, есть соответствующий закон. Кроме

того, тянуть одного за счет другого — это неправильно. У нас сейчас есть возможность хорошо заработать, отстроиться, создать пассажирам благоприятные условия. Почему мы должны забирать деньги у аэропорта и перекладывать в какую-то авиакомпанию с неопределенным будущим? Развитие аэропорта — это наш основной бизнес.

**ВГ:** Эдуард Анатольевич, вы возглавили предприятие чуть меньше года назад. После вашего прихода предприятие более активно стало проводить конкурсы на привлечение в аэропорт бизнес-партнеров, повысились арендные ставки. Это следование законодательству, забота о пассажирах или стремление получить прибыль?

**ЭК:** Все вместе. Во-первых, есть законодательство, которое регулирует деятельность доминирующих организаций. К таким относится аэропорт. Мы организация, которая занимается авиационным бизнесом. Получение прибыли — это наша основная задача. В то же время те мероприятия, которые аэропорт в последнее время проводит, направлены на то, чтобы пассажиры получали в аэропорту больше услуг. Последний пример: закончился конкурс по отбору генерального автоперевозчика аэропорта. Выиграла группа предприятий «Альфа-Такси Плюс». Проводили отбор потенциальных партнеров, которые бы занялись установкой банкоматов, аптечного и цветочного киосков в здании аэропорта. Есть Федеральные авиационные правила, в которых прописано, что такие услуги должны предоставляться в аэропорту. Почему этого до сих пор не было? Наверное, потому что не было организации, которая готова была бы сюда выйти и оказывать эти услуги.

**ВГ:** Какие еще резервы вы видите для увеличения прибыли предприятия?

**ЭК:** В первую очередь, это совершенствование нашей материально-технической базы, что позволит сократить нам издержки и затраты. Собираемся покупать новую технику, которая будет задействована на содержание аэродрома. Это щеточно-подметальные комплексы. Уже проведены торги. Наличие такого комплекса позволит сэкономить средства, которые мы тратим ежегодно на содержание взлетно-посадочной полосы. Также мы собираемся приобрести перронный автобус, который нам был необходим еще полтора года назад. Старый уже отслужил свое. Человек достоин большего, особенно в Пермском крае, который богат и может себе позволить хорошие автобусы, как в Москве в Домодедово, Внуково и во всех других крупных аэропортах. Также мы планируем развивать неавиационный бизнес — сферу услуг. У нас в начале года создана служба сервиса, которая в составе предприятия занимается стоянками. Мы планируем ее дальнейшее развитие. До февраля этого года услугами по упаковке багажа занимались частные предприниматели. Сейчас мы оказываем эти услуги самостоятельно. Деньги уплывали мимо предприятия, теперь деньги остаются в предприятии. Суммы там довольно значимые.

**ВГ:** Преобразования коснутся трудового коллектива предприятия?

**ЭК:** Собираемся провести структурную перестройку предприятия. Процесс этот для нас будет непростой, но заниматься мы этим все равно должны, если хотим выжить, если хотим эффективно работать. Что конкретно будем делать, пока не готов

сказать, это вопрос 2014 года. Связан процесс будет с тем, что мы приобретаем новую технику, меняем некоторые технологические процессы, а эти процессы требуют параллельной подготовки, обучения сотрудников использованию и обслуживанию данной техники. Если мы не будем этим заниматься, мы рискуем отстать и оказаться на обочине.

Речь не идет о сокращении штата. Мы делаем ставку на специалистов широкого профиля, которые будут не только техническими специалистами в каком-то одном виде отрасли, но могли бы еще заниматься дополнительными работами. Произойдет расширение профиля специалистов. В первую очередь, будем обучать своих специалистов, стажировать, давать возможность, чтобы они учились, осваивали новые виды техники и за счет этого постараемся сэкономить. Потому что, если предприятие будет развиваться такими темпами, нам стоит задуматься об увеличении количества обслуживающего персонала.

**ВГ:** Ранее планировалось открыть в пермском аэропорту магазин беспошлинной торговли (DUTY Free) — этот проект отложен до лучших времен?

**ЭК:** По поводу DUTY Free поддерживаем с поставщиками услуг взаимодействие, вопрос упирается в свободные площади аэровокзала. У них есть свои требования по площадям. И нарушать их и развернуть точку по торговле товарами DUTY Free на трех кв. м нельзя. Поэтому ждем, когда решится вопрос с расширением зала международных воздушных линий. Осенью возобновим работу.

**ВГ:** Очевидно, что одна из главных проблем аэропорта Большое Савино — дефицит площадей. Аэропорт построен почти 40 лет назад и рассчитан на обслуживание 500 тыс. человек в год, что в два раза меньше нынешнего пассажиропотока. ОАО «Кольцово-Инвест» обещает построить новое здание аэровокзала через два года. Тем не менее, есть ли возможность улучшить условия для сегодняшних пассажиров?

**ЭК:** Если мы говорим о техническом перевооружении, то чего-то экстраординарного в старом здании аэровокзала ждать не приходится. Есть предприятия, которые используют технику, которая значительно старше, чем у нас. Через два года должен быть построен новый терминал аэропорта и там должно быть все предусмотрено. Предполагается, что, пока идет строительство, мы будем работать в старом здании. Когда новое здание будет готово, мы просто перережем ленточку и начнем работать в новом здании. Ничего старого мы в новое здание не потащим.

Но пока новый терминал не построен, мы планируем улучшить условия в существующем здании. У нас запланировано увеличение количества стоек для регистрации. Планируется увеличение площадей. В зале внутренних вылетов работы уже проведены: зона расширена на 200 кв. м, появились новые туалеты и дополнительный выход на посадку. С расширением международного сектора сложнее: там требуются серьезные согласования с Росгранцией, таможенной, санитарным контролем и другими организациями, которые там задействованы. Сейчас мы этим занимаемся. Мы предполагаем, что дополнительные площади в зале международного вылета откроем в октябре этого года. Все будет в соответствии с требованиями, которые предъявляются к залам международных воздушных линий. ■