

ЭДУАРД КОШЕНСКИЙ: «ПРОЕКТИРОВАТЬ АЭРОВОКЗАЛ ЗА 6 МЕСЯЦЕВ — ЭТО ОЧЕНЬ СЛОЖНАЯ ЗАДАЧА»

ОАО «Международный аэропорт «Пермь» получил первые результаты работы ООО «Спектрум», которое разрабатывает проект нового аэровокзала. Компания отказалась от экстравагантных решений в облике нового аэротерминала и сделала ставку на максимальное удобство. Гендиректор ОАО «Международный аэропорт «Пермь» Эдуард Кошенский рассказал о том, каким он видит будущий аэропорт и какие меры предпринимает, чтобы сделать максимально удобным для пассажиров существующее здание.

— Эдуард Анатольевич, вы заключили договор на разработку проекта нового аэротерминала с ООО «Спектрум». На первом этапе компания должна была разработать эскизный проект. Вы уже видели первые результаты работы? Довольны ли вы результатом?

— «Спектрум» представил свои предпроектные предложения, которые включают сам аэровокзальный комплекс, перрон, фронт подъезда к аэровокзалу и подъездные дороги, а также предусматривают инженерные сети. Что касается внешних параметров, было принято решение отказаться от архитектурной концепции Hintan Association, которая ранее уже была одобрена на градсовете при губернаторе Пермского края Викторе Басаргине. Мы провели консультации, в том числе с нашими местными архитекторами, и решили остановиться на другом варианте. Так появилась идея стилизации внутренних и внешних металлических конструкций аэровокзала под дерево, разместить на фасаде здания элементы пермского звериного стиля, стилизовать вход в аэровокзал под известный пермякам символ в виде буквы П. Перед зданием аэропорта появилось желание разместить фонтан.

— Было много предложений по выбору архитектурной формы, почему решили остановиться на этой?

— Предлагалась масса вариантов, в том числе и экстравагантные. Например, сделать аэровокзал круглой или овальной формы, но мы выбрали самый удобный. Любой аэровокзал — это в первую очередь определенный набор технологического оборудования и технологических процессов, по этой причине внутри аэровокзала должны быть соблюдены определенные стандарты и требования, которые должны быть понятны в том числе и для пассажиров. Аэровокзал должен быть удобным для пассажиров, авиакомпаний и сотрудников. Фигура должна быть продолговатая, вытянутая. Делать аэровокзал в форме дельты или овала — экономически нецелесообразно, трудно и неэффективно с точки зрения внутренних планировок. Мы исходили из имеющейся практики строительства и приняли за основу стандартную планировочную схему. Чтобы было все, как у людей. В то же время есть свои изюминки, аэропорт будет узнаваемым. Для нас важен не только внешний вид, но и то, что внутри. Тем более обозначены очень сжатые сроки по реализации проекта, и сам проект предполагает дальнейшее развитие и модернизацию



аэровокзала. Сегодня понятно, что к 2015 году новый аэропорт не построить, а к 2016 году — реально.

— Представленный проект вас устроил? Как будет строиться работа над проектом далее?

— Это пока предпроектные предложения. Архитектурное решение, технические планировочные решения нас устраивают. Сейчас мы вносим свои замечания в проект и проходим согласование. Это очень длительный процесс, так как в него включены не только службы и организации, которые обеспечивают работу авиапредприятия, но и находящиеся в аэропорту государственные контрольно-надзорные органы и службы. Но проект движется. Мы реально ощущаем нехватку времени. Проектировать аэровокзал за шесть месяцев — это очень сложная задача.

— Несмотря на подготовку документации для нового аэровокзала, сейчас вы вкладываетесь в расширение существующих площадей: уже расширены залы внутренних и международных вылетов. Насколько целесообразно вкладываться в расширение, если есть перспектива по строительству нового аэропорта?

— Существующие показатели роста пассажиропотока на уровне 16–18% в год говорят о том, что года через два пассажиропоток будет превышать планку в 1,5 млн. Обслуживать пассажиров на существующих площадях физически невозможно. Ввод в эксплуатацию нового аэровокзала будет в лучшем случае в 2016 году. А что делать в ближайшие два года? Ответ прост и логичен. Необходимо в срочном порядке увеличивать аэровокзальные площади. Мы пытаемся сделать хотя бы то, что можем, своими силами.

— В ближайших планах есть еще желание расширяться?

— Мы планируем построить багажное отделение. Это будет пристрой слева от главного входа, если

стоять лицом к аэровокзалу. В этом пристрое будут осуществляться выдача багажа и выход пассажиров в город. Мы разрабатываем техническую документацию и планируем объявить конкурс. Я думаю, что справимся своими силами, привлечем пермских проектировщиков, строителей. В начале следующего года приступим к строительству, и к середине следующего года наше багажное отделение откроем. Это будет двухэтажный пристрой из металлических конструкций, общей площадью 900 кв. м. На первом этаже будет зона прилета и выдача багажа, на втором — офисные помещения, необходимые для служб аэропорта и сторонних организаций. Пристрой нужен для того, чтобы разгрузить основной вход в аэровокзал, через который сейчас проходят пассажиры на прилет и на вылет, а также встречающие. За счет освободившихся площадей существующего багажного отделения — примерно 150 кв. м — мы планируем расширить зал вылета пассажиров внутренних воздушных линий.

— На какие средства будет осуществлен проект по расширению багажного отделения?

— В этом году благодаря совету директоров и личному участию председателя правительства Пермского края дивиденды от полученной прибыли были оставлены для развития предприятия. Это 22 млн руб. На эти средства мы планируем осуществить строительство. Кроме этого, мы планируем привлечь прибыль, полученную предприятием в том числе за счет неавиационных видов деятельности — за счет упаковки багажа, стоянки, такси, рекламы.

— Как будут использоваться существующие площади после введения в строй нового аэровокзала?

— После введения нового аэровокзала старый будет полностью отремонтирован, будет сделан большой бизнес-зал для вылета VIP и зал для обслуживания официальных лиц и делегаций. Если будут позволять площади, здесь будет сделан зал для обслуживания пассажиров местных воздушных линий. Может быть, к 2016 году они появятся.

Сейчас министерство транспорта прорабатывает вопросы развития маршрутов, которые соединят столицу Прикамья с районными центрами и наиболее крупными городами Пермского края. Этому вопросу большое внимание уделяют и наши соседи из других регионов.

— Какие планы по расширению маршрутной сети вне региона?

— Сейчас мы ведем переговоры с ведущими авиакомпаниями о расширении маршрутной сети. Мы работаем над открытием рейсов в восточном направлении. Нам очень хочется наладить воздушное сообщение с Новосибирском, который является базовым и родным аэропортом для авиакомпании «Сибирь», имеющей хорошо развитую маршрутную сеть в восточном направлении и ряд накатанных международных маршрутов, которые могут быть интересны для пермяков. Я имею в виду в первую очередь авиационное сообщение с Китайской Народной Республикой. Сейчас Пермский край активно сотрудничает с КНР, и нам просто необходимо наладить перевозки в этом направлении. Но пока этот вопрос решается очень трудно, потому что авиакомпания не уверена в достаточной загрузке этого рейса.

— Нет возможности договориться о перевозках в Китай напрямую из Перми?

— Я бы так не сказал. Просто этот вопрос требует более детальной проработки, в том числе и с позиции требований воздушного законодательства. В соответствии с Воздушным кодексом для выполнения перевозок в иностранное государство необходимо, чтобы рейсы выполнялись на паритетной основе как зарубежный, так и наш отечественный перевозчик. Соблюсти интересы всех сторон в таком вопросе очень сложно, поэтому пока мы проводим переговоры с отечественными авиакомпаниями и авиационными властями России, я имею в виду Росавиацию.

— С чем связано нежелание авиакомпаний расширять свою маршрутную сеть: с низким пассажиропотоком на эти направления или возможностями перм-

ского аэропорта принять новых пассажиров?

— Это взаимосвязанные процессы. Даже если бы был интерес, нам нужны бы были дополнительные мощности, чтобы мы могли этот пассажиропоток обслужить. Сегодня некоторые обеспечивающие службы предприятия и подразделения и службы государственных органов работают на пределе.

— Уже не раз говорились, что для полноценного развития маршрутной сети аэропорту необходима базовая авиакомпания. Есть перспективы, что у нас такая появится?

— Между правительством края и авиакомпанией «Аэрофлот» в 2013 году был подписан меморандум о сотрудничестве. Сейчас авиакомпания формирует в Перми свой филиал на базе уже имеющегося представительства. На сегодняшний день авиакомпания сформировала необходимую структуру и создает свою линейную станцию технического обслуживания. Они обучили свой технический персонал. Мы ей помогаем, чем можем. Предоставили необходимые офисные и технические помещения, где сейчас они проводят ремонт. Пока, как говорится, все идет по графику. Думаю, что где-то во второй половине года у нас будут базироваться воздушные суда авиакомпании, как и было прописано в меморандуме. Данный филиал будет выполнять весь необходимый цикл по обслуживанию воздушных судов авиакомпании «Аэрофлот». Будем считать, что вопрос с базовой компанией сдвинулся с мертвой точки. И после того как в Перми базируются воздушные суда, авиакомпания будет развивать маршрутную сеть из аэропорта Пермь. Предварительно они интересовались полетами в Самару, Казань, Уфу, на север Тюменской области. Кроме «Аэрофлота», мы ведем переговоры с авиакомпаниями «Сибирь» и «Ямал». Думаю, что они будут тоже успешными, так как пассажиропоток аэропорта «Пермь» уже второй год показывает хороший стабильный рост на уровне 16–18 процентов в год.

