

авиация

На новые ворота

Новый международный терминал Международного аэропорта «Уфа» (МАУ) планируют сдать к 2015 году. Его площадь должна составить более 16 тыс. кв.м, пропускная способность — 800 пассажиров в час, что почти в четыре раза больше, чем в бывшем терминале. По словам заместителя генерального директора по коммерческой деятельности и договорной работе МАУ Олега Медникова, партнеры проявляют интерес к новым возможностям аэропорта. Эксперты считают, что работа над инфраструктурой оправдана и приведет к увеличению пассажиропотока.

— строительство —

В аэропорту Уфы введена в эксплуатацию вторая взлетно-посадочная полоса. Реконструированная ИВП-2 расположена параллельно первой искусственной взлетно-посадочной полосе, которую вывели из эксплуатации на период выполнения работ по строительству нового перрона и рулежной дорожки. Качественные характеристики введенной в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы позволяют принимать Boeing-747, Boeing-777 и другие воздушные суда. Работы по реконструкции аэродромных покрытий проведены в Уфе в условиях действующего аэропорта. Старший вице-президент авиакомпании «Flydubai» по коммерческим вопросам в ОАЭ, на Ближнем Востоке, Европе и СНГ Джейхун Эфенди рассказал, что процесс реконструкции международного аэропорта не оказал влияния на работу по данному маршруту: «Мы начали выполнять полеты в Уфу в 2011 году, по итогам 2013 года пассажиропоток на данном направлении увеличился на 43% по сравнению с предыдущим годом». Впоследствии между двумя ВПП планируют построить новую соединительную рулежную дорожку и создать места для стоянки широкофюзеляжных воздушных судов. Контракт финансируется по линии федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Количество пассажиров, обслуженных в ОАО «Международный аэропорт «Уфа» (МАУ), в первом полугодии составило 1,09 млн человек, что выше аналогичного показателя прошлого года на 9,7%, говорится в материалах аэропорта. Пассажиропоток на международных линиях аэропорта вырос на 3%, до 328 тыс. человек, на внутренних — на 13,3%, до 753 тыс. человек. Остальной объем обеспечили транзитные пассажиры. Рост показателей в МАУ объясняют увеличением спроса на южные направления России — в Анапу, Сочи, Симферополь, а также в Москву и Санкт-Петербург. На региональных направлениях наиболее популярным стал рейс Уфа — Казань, на международных — курорты Турции, Испании, Кипра.

Заместитель генерального директора по коммерческой деятельности

и договорной работе МАУ Олег Медников рассказал, что уже сейчас ведутся переговоры с авиакомпаниями, и со стороны постоянных партнеров есть заинтересованность в увеличении количества рейсов и возможности развития грузовых авиаперевозок. «Появятся девять новых стоянок для воздушных судов класса Е (по размаху крыла от 52 до 65 м), общее число всех стоянок составит 39 единиц», — рассказал Олег Медников и добавил, что после реконструкции потенциал МАУ будет раскрыт в гораздо большей степени, чем сейчас. «Мы проводили предварительные переговоры с несколькими авиакомпаниями, например, «Пегасу» было бы интересно базировать здесь самолеты, чтобы избежать задержек рейсов по техническим причинам. Возможности столичных аэропортов не безграничны, и авиакомпании начали присматриваться к регионам», — говорит господин Медников. В начале месяца МАУ принял один из крупнейших транспортных самолетов АН-124 «Руслан». Самолет авиакомпании «Волга-Днепр» прибыл для транспортировки груза Уфимского моторостроительного приборного объединения. Господин Медников рассчитывает на то, что в ближайшем будущем появится возможность развивать грузовые перевозки, но отвечать на вопросы о финансировании и сроках пока не готов, отмечает лишь, что проект предпочтителен в рамках государственно-частного партнерства.

Руководитель аналитического департамента ФК Afogex Артем Деев считает, что «каждый год пассажирооборот увеличивается примерно на 300 тысяч человек, так что смысл в реконструкции есть, тем более, что аэропорт сможет принимать любые типы судов, включая сверхтяжелые, то есть не будет ничем отличаться от стандартного европейского аэропорта». Директор филиальной сети QV Finance, занимающейся консалтингом и управлением активами, Владимир Пахомов говорит, что аэропорт Уфы уже является крупнейшим аэроузлом ПФО, так что его развитие и расширение вполне своевременно и закономерно. «К сожалению, сейчас аэропорт все больше обслуживает внутренние рейсы российских компаний, а доля международных чартер-



В международном аэропорту Уфы надеются, что широкое развитие грузовых перевозок — дело ближайшего будущего

ных рейсов, в том числе и тех, что выполняются иностранными перевозчиками, возрастает только летом, в сезон отпусков», — считает эксперт. Научный сотрудник ВШЭ, эксперт по рынку авиаперевозок Андрей Крамаренко считает «Уфу» одним из лучших региональных аэропортов в России: «Оно (руководство аэропорта — «Авиация») демонстрирует крайне тонкое чувство рынка, сначала они вложили все силы в модернизацию внутреннего терминала, тогда как в 2011–2013 годах основной рост показателей был на международных воздушных линиях (МВЛ). В результате международно-терминала стало банально не хватать.

Теперь, когда рост на МВЛ серьезно замедлился, а на внутренних воздушных линиях, напротив, ускорился, они инвестируют в новый международный терминал». По подсчетам эксперта, системный дефицит пропускной способности уже есть, но он формируется за счет международного терминала. «У Уфы есть потенциал «догоняющего роста», поскольку уровень транспортной подвижности в Башкирии несколько ниже среднего по российским регионам, примерно 500–600 тыс. человек по состоянию на прошлый год. Возможно, устранением инфраструктурных ограничений (аэродром, терминалы) произойдет

опережающий рост. Но это на 2-3 года, потом же динамика пассажиропотока будет зависеть от системной динамики в стране, а прогнозы достаточно сдержанные», — заключает господин Крамаренко. Руководитель аналитической службы Агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев склонен к сдержанным прогнозам: «Аэропорт Уфы вполне может рассчитывать на рост пассажиропотока, говорить о том, что все возможности уже «выбраны», неверно. Но в нынешней ситуации гораздо важнее не появление нового терминала, а состояние российской экономики в целом. Пока внутренние перевозки растут, причем достаточно бы-

стро. Посмотрим, что будет зимой — вполне возможно, что статистика станет менее привлекательной». Эксперт напоминает, что не так давно авиакомпания «ЮТэйр» анонсировала программу развития в Уфе, с размещением базы технического обслуживания и ремонта самолетов Sukhoi Superjet. «Пока заметного прогресса в реализации этого проекта мы не видим. Это значит, с одной стороны, что потенциал есть и авиакомпании его видят. Но, с другой стороны, нынешнее состояние экономики не позволяет этот потенциал реализовать», — считает Олег Пантелеев.

Лилия Раянова



Проект нового здания международного терминала

«Санкции всерьез не отразятся на финансовых показателях аэропорта»

— Год назад, когда вы возглавили аэропорт, вы говорили о том, что бросается в глаза его технологическая отсталость. Что удалось сделать в этом направлении?

— Мы успешно внедряем автоматизированную систему управления аэропортом, первыми сертифицировались на соответствие отраслевому стандарту ISAGO, одним из первых вводим единый интерфейс для регистрации пассажиров. Большие работы проводятся в аэродромном комплексе. К сожалению, степень износа основных средств производства еще полтора года назад превышала 75 процентов. Применительно к аэродрому и частично к коммерческому обслуживанию самолетов, нам удалось снизить ее до 65-70 процентов. Для того, чтобы наземное обслуживание в нашем аэропорту соответствовало современным стандартам, у нас реализуется целевая программа. Мы сделали акцент на аэродроме, который в первую очередь определяет безопасность полетов. Что касается техники для коммерческого обслуживания, то в прошлом году закупили, например, четыре автобуса для перевозки пассажиров, два самоходных ленточных перегружателя, пять мини-тягачей и один большой, два автомобиля по противообледенительной защите воздушного судна. Это достаточно капиталоемкая программа, размер которой превысил 180 миллионов рублей. Подобные вложения предполагают долгосрочное планирование инвестиций со стороны аэропорта. Для этого, конечно же, нужно иметь устойчивую прибыль.

— Очередное увеличение уставного капитала аэропорта, которое планировалось, произошло?

— Да. В этом вопросе нас поддержало правительство Башкортостана, акционер аэропорта. У нас полное понимание и с президентом республики, который очень компетентен в вопросах авиации, и с председателем совета директоров предприятия.

— Это позволило снять с аэропорта кредитную нагрузку?

— Серьезной кредитной нагрузки у нас нет. Рекомендательный показатель финансовой устойчивости предприятия единица, у нас — 0,3. Кредитная нагрузка на аэропорт сейчас находится на историческом минимуме за счет рационального управления финансами и реализации программы взноса в уставной фонд общества.

— Есть ли у вас уверенность, что реконструкция завершится в плановые сроки?

— Строительно-монтажные работы международного терминала планируем завершить до конца текущего года. Чуть больше времени займет реконструкция пункта пропуска, сочетающего оборудование и технологические службы — таможенной и пограничной. Работаем и над этим вопросом совместно с Ространснцем.

— У проекта реконструкции, который реализуется, достаточно задела по мощностям с точки зрения перспектив роста пассажиропотока?

— По нашим расчетам, у этого проекта серьезный резерв. 800 пассажиров в час — это около 1,4 милли-

она пассажиров на годовом лаге. Параметры, которые мы заложили в проект реконструкции, сопоставимы с проектами других региональных аэропортов. Терминал будет оснащен тремя телетрапами, информационными системами, а также современной багажной системой, не уступающей столичным аэропортам.

— В аэропорту не появятся бесплатные сервисы вроде массажных кресел, как, к примеру, в аэропорту Сингапура?

— Есть понятие корректности объекта сравнения. В Сингапуре основа пассажиропотока аэропорта — трансферные перевозки, их там более половины. Соответственно и пассажир в ожидании пересадки на следующий рейс в среднем проводит в аэропорту порядка трех-пяти часов. В Уфе таких рейсов нет. Мы — аэропорт, обслуживающий прямые рейсы point to point, соответственно и пассажир наш находится в терминале в среднем не больше часа. Поэтому ни бассейны, ни кинотеатры на этом этапе развития нам не понадобятся.

— Возвращаясь к теме создания базовой авиакомпании. Есть ли итоговое решение: создавать ее в Уфе или нет?

— Создать заново точно не получится, и самоцелью привлечь базовую авиакомпанию тоже нет. В Америке более 70 процентов аэропортов работают без таковой в классическом смысле данного термина. Здесь надо понимать, что базовая авиакомпания по объемам рейсов должна быть сопоставима с объемом перевозок аэропорта. Если мы девятью по объ-

мам в России, то и наш базовый перевозчик должен входить либо эффективно взаимодействовать с пятеркой ведущих перевозчиков страны. Идея вращивания базовой авиакомпании из какого-то одного самолета лишена здравого и экономического смысла. Поэтому мы для себя определили, что базовая авиакомпания — это перевозчик, который выполняет не меньше трети рейсов из аэропорта, занимает не меньше трети стоянок и генерирует соответствующий пассажиропоток.

— По этим параметрам кто-то проявил интерес к аэропорту?

— Мы вели переговоры с несколькими ведущими авиакомпаниями. Например, у авиакомпании «ЮТэйр» есть планы базирования в Уфе части своих самолетов, в том числе SSJ-100. Но базовым, повторю, этот перевозчик может стать только тогда, когда достигнет сопоставимых с аэропортом величин обслуживаемого пассажиропотока.

— Понятно, почему это интересно аэропорту. Но почему это интересно «ЮТэйру»?

— «ЮТэйр» может, например, планировать всю инфраструктуру аэропорта, адаптировать ее под свой флот, получать предпочтения по вылету и прилету для организации стыковочных маршрутов, получать на эффективные масштабы оптовые скидки по всем услугам аэропорта.

— Ваше отношение к развитию внутрирегиональных авиаперевозок, которые были заложены в проекте новой стратегии развития транспорта республики...

— Как человек, имеющий профильную ученую степень, могу сказать,

что это закономерно будет иметь отрицательный экономический результат. Есть рынок, есть конкретная инфраструктура, есть отраслевые тенденции, есть экономика авиаперевозок.

— То есть вы экономики там не видите?

— У транспорта несколько функций, включая и социальную, и экономическую. Если будет принято решение о превалирующем характере социальной функции, то, наоборот, проект сможет состояться. С точки зрения экономики в нем необходимости нет, потому что даже субсидирование мелкого воздушного флота никогда не позволит окупить круглосуточное содержание взлетно-посадочных площадок. Этократно несопоставимые вещи. Есть социально значимые регионы и направления — например, Крайний Север, куда можно доставлять пассажиров только воздушным транспортом. При наличии альтернативных видов транспорта социальная функция соответственно видоизменяется.

— По-вашему, эта программа не принесла бы эффекта, сопоставимого с тем, что имела программа субсидирования авиаперевозок между городами Приволжского федерального округа?

— Программа субсидирования, которая запущена в ПФО, распространяется на перевозчиков, предметом субсидирования являются перелеты. Но субсидирования инфраструктурных объектов, содержание которых также является высокотратным, ни в одной программе нет. Выполнение двух-трех рейсов никогда

не покрывает содержание инфраструктуры. Здесь неизбежен отрицательный экономический эффект. К сожалению.

— Насколько интересно вам развивать грузоперевозки?

— Грузоперевозки — часть нашей прямой деятельности. Хотя практика показывает, что грузовые перевозки выполняют профильные операторы, обладающие большими технологическими возможностями. Я не исключаю перспективы развития грузоперевозок профильным оператором, но пока это вопрос не сегодняшнего дня. До саммитов говорить об этом рано. В Москве и Петербурге это уже происходит. Вообще авиасообщением в мире транзитируется всего не более пяти процентов грузов, однако в ценовом выражении это более 70 процентов их стоимости от общего количества. В Уфе я вижу потенциал роста минимум в два раза.

— Возможности, которые появляются у аэропорта после завершения реконструкции, на ваш взгляд, будут востребованы после саммитов?

— Саммиты — разовое мероприятие, а новый терминал, аэродромный комплекс, улучшенная инфраструктура останутся. Уфа — город, имеющий авиационное расстояние в 1400 километров от Москвы, соответственно, для дальних перевозок жителей и гостей республики превалярующим видом транспорта останется воздушный. Аэропорт — предприятие с огромным потенциалом, и инфраструктура его будет востребована всегда.

Беседовала Наталья Павлова