

«„Суперджет“ он и в Арктике „Суперджет“»

Новая стратегия авиакомпания «Якутия» предполагает активное развитие международных перелетов в Китай, Южную Корею, Японию и даже США. За счет доходов от этих перевозок будет поддерживаться мощная внутрирегиональная и межрегиональная сеть маршрутов по территории Дальнего Востока, Урала и в европейской части России, рассказал „Ъ“ генеральный директор авиакомпании «Якутия» **Владимир Горбунов**.

— первые лица —

— Для Республики Саха (Якутия) авиаперевозки являются критическим видом транспорта. Насколько удастся обеспечивать спрос на авиасообщение в домашнем регионе вашей авиакомпании?

— Авиакомпания «Якутия» своим географическим положением просто обязана развивать сеть полетов в регионе, концентрируясь на обеспечении потребности в авиаперевозках во всей восточной части нашей Родины. Маршрутная сеть авиакомпании внутри Республики Саха включает 28 направлений и более 20 направлений по Российской Федерации, включая межрегиональные направления в Дальневосточном округе между городами Якутии и Хабаровском, Владивостоком, Южно-Сахалинском, Магаданом, Петропавловске-Камчатским, Улан-Удэ, Благовещенском, Иркутском, Красноярском и другими городами Дальнего Востока, Урала и европейской части России.

По республике мы летаем на самолетах Ан-24 и канадских Bombardier Dash8 Q-300, благодаря которым развиваем весьма значительную маршрутную сеть по всей Якутии. На самолетах SSJ 100 мы обеспечиваем второй контур полетов из Якутска — северные города Тикси, Певек, Анадырь, летаем в Магадан, на Чукотку. Хочу отметить, что «Суперджет» очень хорошо себя показывает в наших суровых арктических условиях, как говорится, «Суперджет» — он и в Арктике «Суперджет». На этих же самолетах мы летаем на Сахалин, во Владивосток, в Хабаровск, Благовещенск. С приходом новых самолетов этого типа мы планируем расширить нашу программу межрегиональных полетов из Читы, Улан-Удэ, Иркутска.

— Говорят, что у «Суперджета» низкий налет. Можете подтвердить? — Самолет держит тот налет, на который мы рассчитываем. Большие скажу, мы используем «Суперджеты» на одних и тех же маршрутах с Boeing 737–700, которые считаются очень «летучими». В зависимости от загрузки конкретного направления мы выбираем вместимость 148 или 103 кресла и ставим их в рейсы между Новосибирском, Красноярском, Иркутском, Нерюнгри, в Магадан, Анадырь или Сеул. И они наравне держат расписа-



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» ВЛАДИМИР ГОРБУНОВ

ние и маршрутную сеть, и мы не имеем никаких претензий к «Суперджету» по этим показателям.

В августе мы облетали еще один самолет 2016 года выпуска с увеличенной дальностью (LR). Это будет третий SSJ 100LR в нашем парке из пяти «Суперджетов», он нам очень нужен. Мы его даже представляли на МАКС в Жуковском, покрасили его в зеркальную ливрею и дали имя собственное — Василий Манчаары. Это такой народный герой в Якутии, национальный якутский Робин Гуд, неординарная личность. К нам с таким предложением обратился глава Мегино-Кангаласского района Якутии, и мы не смогли его не принять.

— Региональные и межрегиональные перелеты в России традиционно считаются низкорентабельными. За счет чего авиакомпании удается поддерживать региональную маршрутную сеть?

— Разумеется, эта, как мы говорим, социально значимая сеть, поддерживается за счет высокомаржинальных полетов, прежде всего международных. Наша новая стратегия предполагает концентрацию нашей зарубежной сети в регионе Дальнего Востока и стран АТР. Это очень большой и бурно развивающийся рынок, мы провели серию очень успешных переговоров с китайскими, корейскими и японскими партнерами и теперь будем активно развивать полеты в эти страны, прежде всего развивая въездной туризм в Республи-

ку Саха, а также удобно подстраивая их под наши внутрирегиональные и московские рейсы.

В этом году мы возобновили полеты из Якутска в Китай: в Харбин, Байдакхэ и другие города КНР, сохранили и наращиваем полеты на нашем историческом направлении на южнокорейский Сеул, появились и активно развиваются чартерные программы в направлении городов Китая и Южной Кореи из Якутска, Хабаровска, Владивостока, Иркутска, Улан-Удэ и Благовещенска.

— А в Японию куда летаете?

— Авиакомпания «Якутия» является третьим назначенным перевозчиком РФ на Японию после «Аэрофлота» и S7, имеет в настоящее время допуски по маршрутам Якутск—Токио, Хабаровск—Ниигата, Владивосток—Ниигата, с зимнего расписания возобновляем рейс Южно-Сахалинск—Токио. Кроме того, мы организовали масштабную программу чартерных полетов из Хабаровска, Владивостока и Южно-Сахалинска в десять крупнейших городов Японии. При этом договоренности с японской стороной предусматривают перелеты наших самолетов на внутренних рейсах между городами Японии. Например, самолет из Владивостока совершает перелет в Нагую, из Нагои в Мацуму, из Мацумы обратно во Владивосток. Таких кольцевых маршрутов у нас по пять-шесть из каждого из этих трех дальневосточных городов.

Наверняка будет интересно, что мы осуществляем эти полеты на «Суперджетах». Это говорит о том, что авиационные власти Японии, решая полеты внутри своей страны, весьма позитивно смотрят на этот отечественный самолет. Ровно такое же отношение к «Суперджету» мы наблюдаем и в Китае, и в Южной Корее — все очень рады видеть нашу технику, которая ни в чем не уступает западным аналогам. А что касается комфорта для пассажира, то азиатские туристы очень ценят просторный салон «Суперджета».



Новая стратегия «Якутии» предполагает концентрацию зарубежной сети в регионе Дальнего Востока и стран АТР

перджетах». Это говорит о том, что авиационные власти Японии, решая полеты внутри своей страны, весьма позитивно смотрят на этот отечественный самолет. Ровно такое же отношение к «Суперджету» мы наблюдаем и в Китае, и в Южной Корее — все очень рады видеть нашу технику, которая ни в чем не уступает западным аналогам. А что касается комфорта для пассажира, то азиатские туристы очень ценят просторный салон «Суперджета».

А 17 августа мы возобновили рейсы в Америку на Boeing 737–700 — Неужели?

— Да, авиакомпания «Якутия» является одним из двух российских перевозчиков после «Аэрофлота», допущенных к перелетам в США. Мы летаем из Петропавловска-Камчатского на Аляску в Анкоридж.

— Это будет регулярный рейс?

— Мы восстановили нашу международную лицензию только в апреле этого года, поэтому немного запоздали к сезону. Эти рейсы очень специфичны: основу пассажиропотока на них составляют американские туристы, которые едут на Камчатку на рыбалку. Такие билеты, как правило, продаются примерно за год до полета. Поэтому до конца года мы должны сделать несколько разовых рейсов, чтобы подтвердить американцам наши права полетов, а начиная со следующего года наш партнер японская туристическая компания будет одновременно открывать продажу туров на Камчатку и заполнять наши рейсы пассажирами.

— У авиакомпании «Якутия» была очень мощная европейская сеть полетов. Что с ней будет? — Мы решили, что в Европе нам толком делать нечего. В этом году мы закрыли нашу краснодарскую базу, потому что она практически не приносила нам прибыли. Она давала нам большой налет, но налет, как говорится, на хлеб не намажешь.

Но, разумеется, мы сохранили нашу московскую базу в аэропорту Внуково, который выполняет роль узлового аэропорта для наших оставшихся рейсов в европейской части и направлений в Сибирь и на Дальний Восток. Одними из самых загруженных наших направлений остаются маршруты из Москвы в Якутск и Нерюнгри, где традиционно пассажиропоток очень высокий. Очень важно, что в Москве мы имеем возможность эффективно ротируют экипажи между рейсами в Крым, Европу, Сибирь и на Дальний Восток, поэтому наличие такой базы позволяет нам сохранить особо квалифицированный персонал, который вносит огромный вклад в успех нашего бизнеса.

Есть еще несколько нишевых рейсов из Москвы, которые приносят нам доход. Например, из аэропорта Внуково на Симферополь мы остаемся единственным перевозчиком, и мы пока не собираемся от него отказываться. Мы также сохранили наши исторические чартерные назначения в страны Западной Европы: Италию, Грецию, Турцию, которые тоже приносят нам неплохую прибыль. Но все эти рейсы, что называется, для поддержки штанов.

— Авиакомпания «Якутия» обладает мощной базой по техническому обслуживанию авиатехники. Способно ли это имущество принести доход, допустим, от оказания услуг другим перевозчикам?

— Действительно, у нашей авиакомпании очень крупный авиационно-технический центр в Якутске, где мы проводим весь необходимый объем сервисных работ на нашей авиатехнике самостоятельно, за исключением самолетов Boeing 737, которые мы обслуживаем в Москве. А на «Суперджетах» мы сами проводим весь комплекс технического обслуживания, включая тяжелые формы.

Так случилось, что в течение двух лет в нашем аэропорту будет прово-

диться ремонт взлетно-посадочной полосы и наши полеты из Якутска на «Суперджетах» будут невозможны. На это время мы решили перебазировать их в Хабаровск, где будем строить собственную линейную станцию. Так вот сейчас мы ведем переговоры с «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) о том, чтобы в перспективе организовать там полноценную базу послепродажного обслуживания «Суперджетов» для всех заказчиков. У них даже есть там неиспользуемый ангар, который находится в весьма приличном состоянии, где можно было бы проводить все технические работы с самолетами.

— На какой срок будут ограничены полеты из-за ремонта полосы в Якутске?

— По плану ремонт должен был начинаться в мае следующего года и продлиться около двух лет. За этот период будет понятно, как будет развиваться проект в Хабаровске, нужно ли там создавать крупную базу. В противном случае мы просто вернемся с нашими самолетами в Якутск, оставив в Хабаровске собственную линейную станцию для текущего обслуживания техники.

Тем не менее у хабаровского проекта огромный потенциал. Свыходом на рынок нового среднемагистрального MC-21, который мы тоже очень ждем, в Хабаровске можно будет создать мощный центр компетенций по ТИИР современной отечественной авиатехники, включая организацию обучения авиационного персонала. Наличие такой базы вблизи рынков стран АТР может существенно повысить шансы на продажи наших самолетов азиатским авиакомпаниям: командировки персонала на обучение в Москву или Америку — это весьма серьезные расходы для перевозчиков, которые вне всяких сомнений учитываются при покупке авиатехники.

Беседовал
Алексей Екимовский

Где-то между Японией и Индией

— перспективы —

Международная повестка Восточного экономического форума (ВЭФ) в 2019 году демонстрирует в первую очередь состоявшееся у нас на глазах позиционирование российского макрорегиона Дальнего Востока как отдельного и значимого игрока в Азии. Спустя несколько лет после заявления амбиций РФ в этой сфере можно признать: ВЭФ в этом качестве важен не только России, Китаю, Южной Корее и Японии, но и большинству экономик Азии. В этом смысле у ВЭФа есть в нынешнем году «внешняя» и «внутренняя» азиатская повестки. Важно, как видит российский Дальний Восток Россия после нескольких лет планирования и стартовых работ. Но не менее важно, как в среднесрочном будущем российский Дальний Восток будет встроен в систему взаимоотношений в самой густонаселенной части света.

Стандартно условную «силу» международных форумов — а ВЭФ уже достаточно давно имеет это измерение не только формально, но и содержательно — принято измерять по готовности присутствия и представления себя на площадке лидеров крупнейших мировых экономик. В этом аспекте форум во Владивостоке 4–6 сентября может считаться показательным: помимо России — хоста ВЭФ на нем представлено руководство всех основных игроков не только Дальневосточного, но и в целом Азиатского региона — это Китай, Япония, Индия, Малайзия, Сингапур, Южная Корея, Монголия; список других стран, представленных менее высоким уровнем, вполне совпадает со списком всех значимых региональных экономик. Но дело не в том, что во Владивосток в очередной раз прилетят глава Индии Нарендра Модри и Японии Синдзо Абэ, хотя и готовность глав крупнейших стран Азии из года в год посещать с формальной точки зрения чисто региональную и интересную на первый взгляд лишь России площадку говорит о значимости происходящего. Дело скорее в том, что лишь к текущему году программа происходящего дает ясное понимание: российские усилия по развитию национальной части Дальнего Востока, плани-



Премьер-министра Индии Нарендра Модри во Владивостоке ждут в том числе проблемы развития человеческого капитала в контексте всей Азии

ровавшиеся и реализовывавшиеся в последнее десятилетие, замечены, оценены и приняты во внимание как значимые. Без этого ВЭФ оставался бы интересным, важным, ценным, но очень локальным явлением.

Видимо, одна из главных особенностей условно «международной» повестки ВЭФа в 2019 году — это ее ориентация на более широкую, чем «чисто дальневосточная», шкалу измерения. Впервые ВЭФ, традиционно посвящающий очень много усилий обсуждению самых различных аспектов российско-китайских отношений, не выглядит как форум, где российско-китайское сотрудничество — это главный вопрос. Но «китайская» повестка во Владивостоке в сентябре текущего года во многом под влиянием нескольких лет чрезвычайно подробного и скрупулезного обсуждения на всех уровнях является сугубо прагматической: Китай предпочитает на ВЭФе включаться в широкое обсуждение макрорегиональных тем. Собственно КНР будет посвящено несколько отдельных тем, в числе которых главное — дискуссия о способах реализации российско-китайской программы сотрудничества до 2024 года, и в ней планируют принять участие преимущественно предприниматели из Китая: главы бизнес-ассоциаций и коммерческих ком-

паний. Вопросы о сопряжении китайского внешнеполитического проекта «Пояс и путь» и российских проектов в регионе обсуждены еще в 2017–2018 годах.

В свою очередь, продолжение широкого интереса Индии к развитию Дальнего Востока России — это причина визита в Россию Нарендры Модри. Ключевые темы здесь — логистика грузопотоков из Индии по территории РФ, цифровизация взаимной торговли и, что важно, сотрудничество РФ и Индии в сфере развития человеческого капитала.

В свою очередь, японская составляющая ВЭФа — это в первую очередь вопросы так называемого «Плана 8», реализуемого Россией и Японией в сфере развития региона. Кроме того, команду Синдзо Абэ очевидно интересует проект «Арктик СПГ-2» и развития Северного морского пути, представляющего для Японии новые перспективы мировой торговли, планы России в отношении Транссиба и БАМа, российские планы в фармацевтике, автомобилестроении, ТЭКе, авиации и, как ни странно, строительной отрасли. Наконец, важнейшим событием обещает быть встреча руководства ПАО «НК „Роснефть“» с представителями деловых кругов Японии — она будет закрытой, но она объявлена, от такого рода событий имеет смысл ждать громких сделок.



Программа премьер-министра Японии Синдзо Абэ на ВЭФе предполагает масштабное обсуждение продвижения интересов страны в Северный Ледовитый океан

Корейская составляющая ВЭФа — это второй российско-корейский межрегиональный форум «Путь новых возможностей», выделенный в отдельное мероприятие, а также обсуждение и на самом форуме, и на его полях реально трехсторонних по смыслу вопросов взаимодействия РФ, Республики Корея и КНДР в самых разных аспектах. Это и перспективы развития транскорейской железной дороги с выходом на Транссиб, и строительство газопровода и энергетического моста в Республику Корея через территорию КНДР, и российско-южнокорейский план «9 мостов» (он в начале года расширен и по отраслям — сейчас это энергетика, железные дороги, освоение Севморпути, судостроение, сельское хозяйство, и по регионам РФ, в которых возможна его реализация), и интернет-торговля с КНДР. Быстрых решений здесь вряд ли следует ожидать, однако эта планомерная работа показывает, в какой мере перспективы Дальнего Востока России — в очень позитивном смысле — зависят от развития взаимоотношений и в настоящем и будущем Кореи: это может содействовать росту во всем регионе.

Наконец, важным станет возвращение на ВЭФ Сингапура в текущем году: во Владивостоке пройдет десятое заседание Межправ-

ительственной российско-сингапурской комиссии высокого уровня, возможными новостями по переговорам о создании зоны свободной торговли между ЕАЭС и Сингапуром. Отметим, что «география» ВЭФа в 2019 году предельно расширится — так, во Владивостоке пройдет бизнес-диалог «Россия—Европа» с участием глав крупнейших технологических компаний и ряд мероприятий, демонстрирующих, что такие гиганты, как Orange, ABB, Enel, Huawei, SAP, совершенно не намерены упускать из вида российские планы развития Дальнего Востока, особенно в его цифровых аспектах.

Однако, видимо, даже более важны три ожидаемых события ВЭФа, посвященных собственно российскому взгляду на интеграцию Дальнего Востока в экономический макрорегион Азии. В первую очередь во Владивостоке впервые публично обсудят, как, с точки зрения Китая, Южной Кореи, Японии, Сингапура, Малайзии, Вьетнама, выглядел в недалеком прошлом и выглядит в настоящем «поворот России на Восток», о котором так много говорили в прошлые годы внутри самой России. Второе важное мероприятие — обсуждение «Конкуренция стран за экономический рост. Каков план России?»: в нем помимо российских крупных предпринимателей примут участие представители Индонезии. Наконец, важно для большинства иностранцев обсуждение цифровизации дальневосточной экономики на ВЭФе — здесь важен именно взгляд со стороны, поскольку только внешний взгляд может рационально оценить барьеры на пути этого вхождения Дальнего Востока в мировую экономику.

И как промежуточный финал такого рода дискуссий — обсуждение во Владивостоке, видимо, впервые в более или менее практической форме, дальневосточных «городов будущего». Крупные городские агломерации — практически неизбежные следствия десятилетий развития всей Азии, для которой такой способ роста естественен, Россия также будет занята развитием и созданием в регионе новых городов. Какими они будут? Первые ответы мировые партнеры РФ получат именно во Владивостоке.

Дмитрий Бутрин