

Автор: Ирина Полякова, обозреватель газеты "[Транспорт России](#)", кандидат экономических наук

## На фоне санкций и вызовов – уверенный рост



**В Москве прошла Национальная выставка инфраструктуры аэропортов и гражданской авиации NAIS–2015. В ее рамках состоялся форум, в ходе которого руководители и эксперты отрасли обсудили ключевые проблемы и перспективы развития отечественной гражданской авиации.**

В работе пленарного заседания приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, помощник Президента РФ Игорь Левитин, заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток, представители аэропортов, авиакомпаний, авиастроительных корпораций.

В своем выступлении Максим Соколов отметил, что, несмотря на вызовы, с которыми пришлось столкнуться стране и бизнес–сообществу, темпы развития и модернизации транспортной инфраструктуры в гражданской авиации не только не снизились, но и по итогам прошлого года показали уверенный рост. По словам министра, государство активно направляло средства в развитие инфраструктуры аэродромов, взлетно–посадочных полос, рулежных дорожек и объектов системы организации управления воздушным движением. Общий объем капиталовложений составил 34,5 млрд руб.

Государственная поддержка, которая планомерно оказывалась обоим сегментам воздушного транспорта: и авиакомпаниям, и аэропортам, – доказала свою эффективность и своевременность.

По мнению министра, гражданская авиация перестает быть элитарным видом транспорта, а объекты инфраструктуры становятся привлекательными для бизнеса.

Что касается проблем, то они у «крылатой» отрасли, конечно, имеются, о них участники форума не просто говорили, но и предлагали пути решения. Но обо всем по порядку.

### **Немного статистики**

Выставка NAIS–2015 явилась своего рода продолжением профессионального праздника работников гражданской авиации. Тем более что итоги работы российских аэропортов в 2014 году были не просто положительными, а имели хорошую динамику. Причем это касалось как крупных аэропортов, так и региональных.

#### **Все крупнейшие российские аэропорты показали прирост пассажиропотока по итогам 2014 года.**

Так, аэропорты в Московском авиационном узле (МАУ) – Домодедово, Шереметьево и Внуково – суммарно обслужили 77,3 млн пассажиров, что больше показателя 2013 года на 9%.

Лидерство в МАУ сохранил аэропорт Домодедово, который обслужил за год 33 млн пассажиров (рост на 7,4% по сравнению с 2013 годом). Хотя Шереметьево в I квартале 2014 года выходил в лидеры, но по итогам года занял второе место с 31,6 млн пассажиров (рост на 8,9%). Внуково обслужил 12,7 млн пассажиров и показал самый большой прирост пассажиропотока среди московских аэропортов – 13,2%.

Санкт–Петербургский аэропорт Пулково в 2014 году занял третье место в общероссийском рейтинге с пассажиропотоком 14,3 млн человек (+10,9%).

По данным управляющей компании «Аэропорты регионов», пассажиропоток аэропорта Кольцово в 2014 году составил 4,5 млн человек (+5,8%). Аэропорт Ростова–на–Дону, также управляемый группой, по итогам 2014 года

обслужил 2,3 млн человек (+5%).

Всего же услугами аэропортов холдинга (куда входят еще самарский Курумоч и нижегородский Стригино) воспользовались 10,4 млн пассажиров, что на 8,5% больше, чем в 2013 году. Результат новосибирского аэропорта Толмачево, входящего в группу «Новапорт», – 3,9 млн пассажиров, на 10,2% больше, чем годом ранее.

Значительный рост пассажиропотока продемонстрировали два крупнейших аэропорта на Юге России – краснодарский и сочинский. Это объясняется в том числе проведением Олимпийских и Паралимпийских игр, а также российского этапа гонок «Формула–1» в октябре 2014 года. Кроме того, в прошлом году в Сочи заработал режим «открытого неба». В течение прошедшего года этот аэропорт обслужил более 3 млн пассажиров (+28%), что стало рекордным показателем за прошедшие 23 года. Пассажиропоток аэропорта Краснодара за 2014 год вырос на 20%, до 3,4 млн человек. Самый большой прирост в рамках группы показал аэропорт Анапы, где были обслужены более 1 млн человек (+37%). Аэропорт Геленджика за прошедший год обслужил 236,2 тыс. пассажиров (+20%).

Пассажиропоток аэропорта Уфы в прошлом году составил 2,38 млн человек, что на 7,3% больше, чем в 2013 году, когда он замыкал десятку крупнейших российских воздушных гаваней.

К безусловным достижениям можно отнести и открытие в самом начале февраля 2015 года терминала Пулково. Терминал сохранил свой исторический облик, но стал частью единого терминального комплекса, зоной ожидания для пассажиров внутренних рейсов. В результате реконструкции площадь терминала увеличилась на 43%, до 61,13 тыс. кв. м. К зданию пристроены 6 телетрапов, организованы 10 выходов на посадку. В результате проведенных работ ежегодная пропускная способность аэропорта достигла 17 млн пассажиров.

У всех на слуху такой известный амбициозный проект, как [морской порт Сабетга](#), строительство которого ведется на полуострове Ямал. Но уже в конце декабря 2014 года первый технический рейс принял новый аэропорт Сабетга, расположенный около одноименного вахтового поселка на восточном побережье полуострова Ямал, у Обской губы Карского моря. Ранее здесь функционировала только вертолетная площадка.

Сам аэропорт Сабетта с ВПП размером 2704 x 46 м уже внесен в реестр гражданских аэропортов и аэродромов, но аэровокзальный комплекс пока не сертифицирован. Предполагается, что он будет открыт в июне 2015 года.

Сабетта станет международным и будет способен обслуживать пассажирские самолеты типа Boeing 737 и грузовые типа Ил-76.

### **Драйверы роста**

Именно региональные аэропорты становятся сейчас драйверами роста, за счет них растут потенциал аэропортового комплекса России, его капитализация. В качестве примера можно привести международный аэропорт во Владивостоке.

Все работы велись без прекращения полетов, а введенный статус «открытого неба» способствовал росту числа транзитных пассажиров. Существенно расширены возможности Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе за счет строительства вертодрома на о. Русский.

Успешным можно считать проект реконструкции сочинского аэропорта. После реконструкции он был признан полностью соответствующим требованиям заявочной книги Международного олимпийского комитета. Аэропорт может обеспечить 24 взлетно-посадочных операции в час. Его провозные возможности будут использованы при проведении ЧМ-2018. Переоборудование взлетно-посадочных полос, расширение списка типов принимаемых воздушных судов международного аэропорта Казани во многом обеспечили успешное проведение Универсиады в 2013 году. А впереди, как известно, проведение Чемпионата мира по футболу в 2018 году. О ходе подготовки к этому событию рассказал Анатолий Пчелин, начальник Управления аэропортовой деятельности ФАВТ. В рамках этих работ к чемпионату будут реконструированы аэропорты Московского авиаузла. Так, в Шереметьево будет организована вторая летная зона со строительством независимой ВПП-3, что позволит сбалансировать пропускную способность аэродрома.

В полном объеме, несмотря на коррекцию государственного финансирования, будут вестись работы по подготовке региональных аэропортов. В аэропорту Кольцово в результате будут восстановлены эксплуатационные характеристики в соответствии не только с требованиями норм годности в Российской Федерации, но и с рекомендациями ИКАО по

обеспечению безопасности полетов и повышению качества обслуживания. Расширятся возможности по приему судов различных типов, а пропускная способность к 2018 году возрастет до 3200 пассажиров в час против сегодняшних 2400 пассажиров.

Почти вдвое – с 1000 пассажиров в час до 1900 – увеличится пропускная способность международного аэропорта Курумоч в Самаре. Реконструкция ИВПП–2 и дооборудование ССО по III категории ИКАО приблизят аэропорт к международным нормативным требованиям.

В ходе реализации проекта по реконструкции международного аэропорта Храброво в Калининграде длина ВПП будет увеличена до 3350 м, что позволит принимать воздушные суда типа Ил–96–300, А–321–200 и классом ниже без ограничений. В перспективе на базе аэропорта предполагается создание хаба для перевозок пассажиров в страны Западной Европы. После реконструкции и удлинения ВПП аэродромный комплекс аэропорта Гумрак в Волгограде сможет принимать все типы воздушных судов.

Особое место в списке аэропортов страны займет международный аэропорт «Южный» в Ростове–на–Дону. Он будет не только аэропортом класса «А», сможет принимать все воздушные суда без ограничения и пропускать 3200 пассажиров в час, но и станет крупнейшим авиаузлом Юга России.

Главный аэропорт Республики Мордовия в Саранске, городе, который наряду с десятью другими городами будет принимать ЧМ–2018, реконструируется в два этапа. В ходе работ ВПП будет увеличена до 3221 м, перрон будет расширен до 20 стоянок, увеличится толщина покрытия, будет перестроен аэровокзал и созданы два новых терминала.

В региональном списке аэропортов особое место занимают два аэропорта: в Саратове и Уфе. Первая очередь аэропорта Саратова, строящегося с нуля, будет сдана уже в 2015 году. Уфа, как известно, будет принимать международные саммиты ШОС и стран БРИКС уже в 2015 году. Аэропорт города, признанный наиболее перспективным аэропортом Приволжья, имеет две ВПП и обслуживает более 25 авиакомпаний, в том числе 5 иностранных, выполняющих прямые регулярные рейсы в 31 город России и 22 города мира. Несмотря на достигнутый уровень развития аэропорта, предполагается значительная реконструкция. Комплекс работ включает в себя модернизацию ВПП, перронов, обустройство сервисных площадок, светосигнального оборудования, наружного освещения, водосточной системы, очистных

сооружений и т. д. Таким образом, отечественная региональная сеть аэропортов не просто поддерживается, а развивается.

Развитие региональной системы в дальнейшем может идти по различным, в том числе нетрадиционным схемам. В первую очередь речь идет о возобновлении работы уже в новом качестве калужского аэропорта Грабцево, который в прежние времена функционировал в классическом формате, а теперь ориентирован главным образом на крупнейший в России автомобилестроительный кластер и имеет перспективу дальнейшего развития. Другой калужский аэропорт (который планируется, по сути, и вовсе построить заново), Ермолино, имеет все шансы получить еще более значимый статус.

Имеется значительная перспектива роста за счет московской агломерации и, как следствие, превращения аэропорта в полноценный аэропорт МАУ. С учетом сегодняшней перегруженности аэропортов МАУ Ермолино вполне может стать четвертыми воздушными воротами столицы, оттянув на себя в первую очередь пассажиропоток с юго-запада Московского региона.

Потенциально можно рассматривать в качестве четвертого (или, с учетом Калуги, пятого) аэропорта МАУ международный аэропорт Стригино (г. Нижний Новгород). В последние годы его пассажиропоток растет в среднем на 24%. Если заявленный проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань будет успешно реализован, то время пути от Москвы до Нижнего Новгорода составит всего 1,5 часа. Для сравнения: время в пути до Домодедово на аэроэкспрессе – 45 минут. И если предложить пассажирам формат «поезд+самолет» с возможностью регистрации и сдачи багажа на вокзале в Москве и минимальным временем стыковки в Нижнем, как между двумя авиарейсами, то для людей, которые летят в восточном и юго-восточном направлении, это будет вполне конкурентоспособная альтернатива. Ведь за эти 1,5 часа они не только в аэропорт приедут, но и одновременно приблизятся к конечной цели своего путешествия на 400 км к юго-востоку.

Начало строительства нового пассажирского терминала стартовало 10 июня 2014 года. Ввод в эксплуатацию нового терминала запланирован на декабрь 2015 года. Общая площадь нового аэровокзального комплекса Стригино составит 27,8 м<sup>2</sup>, пропускная способность – более 1,5 млн человек в год. Высокие темпы роста перевозок в 2014 году, господдержка, которую получала гражданская авиация на протяжении последних лет, ускоренное развитие региональных перевозок и аэропортов, – все это безусловные

достижения, которые нужно поддерживать в сложных экономических условиях 2015 года.

### **Проблемы, проблемы...**

По классике жанра, перечислив достижения отрасли, необходимо перейти к проблемам, нерешенным вопросам.

Генеральный директор ОАО «Авиакомпания ЮТэйр» Андрей Мартиросов в своем выступлении указал на основные болевые моменты, которые могут существенно усложнить положение дел в отрасли в 2015 году. Оставим за скобками вопрос об отмене НДС на внутренние перевозки – этот вопрос имеет уже такую историю, он столько раз обсуждался на различных площадках, что трудно что-либо добавить, хотя его отмена повысила рентабельность внутренних рейсов. А вот на таких моментах, как избыток провозных мощностей и рост расходов на лизинг, стоит остановиться особо.

Нынешний кризис – явление абсолютно внешнее для гражданской авиации, его стимулировали политические события, ухудшение экономического состояния из-за международных санкций и существенное падение курса рубля. Все это привело к серьезному снижению спроса на международные авиаперевозки. На внутренних пока отмечается рост, но в него весомый вклад внесло изменение статистики: раньше полеты в Крым были международными, а теперь стали считаться внутренними.

Одновременно со снижением спроса и сокращением валютных поступлений авиакомпании столкнулись с резким ростом рублевых расходов на лизинговые платежи, зафиксированные в долларах. Провозные мощности, запланированные с расчетом на рост (у каких-то компаний даже опережающий), оказались в избытке. Из-за международных санкций в отношении крупнейших российских государственных банков возникли проблемы с доступом к относительно дешевому и долгосрочному финансированию. На этом фоне ухудшается финансовое положение всех авиаперевозчиков – и без того более или менее тяжелое, – а у некоторых оно становится критическим.

С января по октябрь 2014 года российские перевозчики получили 90 самолетов и 15,5 тыс. новых кресел. Причем средний возраст поставляемых самолетов составил 5,2 года (в 2010 году – 9,8 года), а доля в поставках новых самолетов увеличилась с 14% в 2010 году до 56% в 2014 году.

Казалось бы, живи, то есть летай на новых самолетах и радуйся. Эта новость хорошая, которая должна вроде бы как обрадовать и специалистов, и неспециалистов. Но есть одно «но». И это уже новость плохая и вполне прогнозируемая, особенно в условиях кризиса. Речь идет о расходах, точнее, о возрастающей части постоянных расходов, которые нужно покрывать вне зависимости от того, есть полеты и пассажиропоток или нет. И львиную долю в этих расходах составляют как раз лизинговые платежи.

Пока в эксплуатации авиакомпаний были старые самолеты, расходы шли на оплату топлива, зарплату экипажа и т. д., а амортизации воздушных судов как таковой не было. Когда в ход, то есть в полет, массово пошла иностранная техника, взятая в лизинг, появились постоянные издержки – лизинговые платежи. Но расходы были небольшими, так как техника была старой. Однако уже в кризис 2008–2009 годов даже эти небольшие платежи поставили некоторые авиакомпании на грань банкротства.

Оказалось невозможным просто так взять и вывести из эксплуатации часть парка: выручка на фоне падения объемов перевозок и тарифов уже не обеспечивала покрытия издержек.

Но в 2010–2013 годах на быстрорастущем рынке эксплуатация более новых самолетов оказалась привлекательнее – не в последнюю очередь из-за стабильно высоких цен на топливо и необходимости его экономить.

Существенная разница в пассажиропотоках между сезонами сохранилась, хотя и в низкий сезон средняя занятость кресел на уровне 75% позволяла эксплуатировать технику с высокими постоянными издержками.

Традиционные убытки в зимнюю навигацию остались, но перестали быть критической проблемой. Отечественные авиакомпании уже без труда могли привлекать заемные средства, освоили сделки возвратного лизинга и смогли добиться привлекательных условий под финансовый лизинг.

В 2014 году – впервые за всю современную историю – большая часть поставок пришлось на новые самолеты. В результате доля лизинговых платежей в структуре издержек российских авиакомпаний постоянно увеличивается: с 8,7% в 2008–м до 14,2% в 2013 году. Определенное влияние на рост издержек по этой статье в 2013–2014 годах оказала девальвация рубля, так как лизинговые ставки традиционно номинированы в иностранной валюте. В прошлом году расходы на лизинг воздушных судов были на третьем месте после ГСМ и аэропортового обслуживания, и вероятно, что в



краткосрочной перспективе они выйдут на второе место в структуре издержек авиаперевозчиков.

Получая новые самолеты, большинство отечественных авиакомпаний тем не менее пока не задумываются о масштабной модернизации парка. Свыше половины новых поступлений приходится на механическое расширение провозной емкости, и только меньшая часть – на замещение выводимых самолетов, в том числе еще советского поколения.

Лишь 40% выведенного парка подпадает под классическое понятие модернизации (т. е. отказ от возрастных самолетов с высокими отчислениями на содержание), а основной причиной возвратов остается банкротство авиаперевозчиков.

На фоне стабильно растущего спроса у российских авиакомпаний не было резона отказываться от имеющихся в парке возрастных самолетов. Между тем под влиянием наступающего кризиса настроения могут быстро измениться. И меняются. Так, в августе 2014 года авиакомпания «ЮТэйр», испытывающая серьезные проблемы с долговой нагрузкой, уже объявила о выводе более 20 возрастных самолетов производства Boeing и Bombardier в рамках программы по сокращению издержек.

Решать проблему невостребованных в данный момент провозных мощностей, по словам Андрея Мартиросова, достаточно сложно. Процедура вывода воздушного судна из эксплуатации непростая. А если самолет стоит «у стенки», то затраты по его содержанию авиакомпания все равно продолжает нести, поэтому эти затраты и называются постоянными. Проблема требует решения, причем скорейшего.

Интересных тем на форуме рассматривалось много. Например, сложившаяся ситуация в экономике требует дополнительного привлечения внебюджетных средств на развитие инфраструктуры аэропортов. И в каждом отдельном регионе эта проблема решается с учетом местных особенностей и возможностей. Но за общее направление развития транспортной инфраструктуры отвечает государство, тем более в кризисный период. Конечно, коррекция планов в рамках бюджетных ограничений неизбежна, и конечные сроки реализации по ряду объектов придется сдвинуть. При этом необходимо сконцентрировать усилия на решении тех задач, которые не подлежат корректировке. В первую очередь это объекты инфраструктуры ЧМ–2018 и саммита ШОС.

Такое обещание дал министр транспорта, отметив также, что транспорт является одним из сильнейших мультипликаторов экономического развития страны. Транспорт, особенно авиационный, является ключом в решении многих проблем в текущий период. Не случайно ряд антикризисных мер правительства направлены именно на авиационный сектор. Согласитесь, такое внимание со стороны государства не только ко многому обязывает, но и позволяет с оптимизмом смотреть в будущее.

5.03.2015



**Collection by gagarinalg.ru**