

Перспективы развития российских аэропортов

В. П. ДОБРОВОЛЬСКИЙ, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)



Одной из важнейших задач государства в настоящее время является развитие и модернизация авиапромышленности. Вместе с тем износ авиационной и аэропортовой техники тормозит прогресс местных и региональных аэродромов. Сейчас в Российской Федерации зарегистрировано 328 аэродромов, из них аэропортовую деятельность с обслуживанием пассажиров ведут 113 авиапредприятий.

Очевидно, что для развития аэропорт нуждается в новой технике и оборудовании. Чтобы оценить потребность различных аэропортов в необходимой технике, следует разделить их по масштабам обслуживаемого пассажиропотока. При этом для каждой группы аэропортов характерны определенные показатели износа имеющегося технологического оборудования и спецтехники. Таким образом, аэропорты можно разделить на шесть групп (табл. 1).

В аэропортах с пассажиропотоком менее 350 тыс. в год отмечается наибольший (до 85%) износ основных средств. А ведь создание соответствующей инфраструктуры способствует привлечению авиакомпаний, увеличению числа регулярных рейсов, а следовательно, росту пассажиропотока и доходов аэропорта.

В качестве основных проблем российских региональных и местных аэропортов можно выделить следующие:

- физический и моральный износ основных фондов;
- низкие доходы от основной деятельности, не покрывающие текущие затраты;
- отсутствие собственных средств для модернизации наземной инфраструктуры;
- отсутствие привлекательности для авиаперевозчиков, развивающих маршрутную сеть.

Очевидно, что одна проблема вызывает другую и создается замкнутый круг. Одним из решений задачи может быть субсидирование модернизации основных средств региональных и местных аэропортов государством, что позволит сформировать привлекательную инфраструктуру для авиакомпаний. Это, в свою очередь, позволит создать предпосылки к стабильному росту пассажиропотока и грузопотока с одновременным снижением стоимости авиа-

услуг и повышением доходной части бюджета аэропорта.

В таких ситуациях наиболее удобный и выгодный инструмент привлечения финансирования — лизинг. Это уникальный инвестиционный механизм, который стимулирует повышение конкурентоспособности российской промышленности и замещение импортной

продукции качественными отечественными аналогами, способствует повышению занятости населения, росту доходов частного бизнеса и государства. На рынке представлено не так много компаний, имеющих опыт работы и заинтересованность в сотрудничестве с региональными аэропортами. По оценке специалистов Государственной транспортной лизинговой компании и поставщиков оборудования на технологическое перевооружение 108 аэропортов до 2015 г. потребуется 38 858 млн руб. (табл. 2).

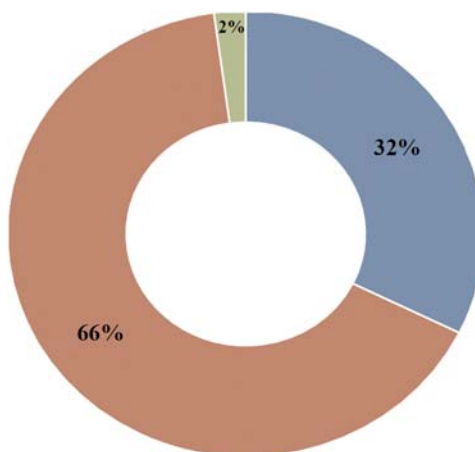
Для выполнения основного требования к деятельности аэропортов — обеспечения безопасности и регулярности

Таблица 1. Аэропорты по масштабам обслуживаемого пассажиропотока

Вид аэропорта	Пассажиропоток	Количество	% износа
Центральный узловой	Более 5 млн	4	22
Региональный:			
узловой	1 млн – 5 млн	13	30
средний	350 тыс. – 1 млн	26	35
малый	100 тыс. – 350 тыс.	22	40
Местный:			
с регулярным потоком	До 100 тыс.	41	65
без регулярного потока		7	85

Таблица 2. Объем необходимого финансирования для перевооружения 108 аэропортов до 2015 г. (млн руб.)

Поставляемое оборудование	Всего до 2015	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Аэропортовое	7 718	768	807	1269	1332	1728	1814
Инженерное	3 633	450	517	595	684	787	600
Светосигнальное	2 750	200	320	450	540	620	620
Для склада ГСМ	2 400	240	360	360	480	480	480
Аэродромная спецтехника	22 357	2 198	3 077	3 517	4 303	4 518	4 744
Итого	38 858	3 856	5 081	6 191	7 339	8 133	8 258



Инфраструктура российских аэродромов

■ 106 аэропортов регулярно принимают воздушные суда

■ 215 аэропортов имеют ограниченные возможности принимать воздушные суда

■ 7 аэропортов не регулярно принимают воздушные суда

● ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ



полетов, аэропорты жестко регламентированы в части количественного и качественного состава основных средств, а также персонала авиационного предприятия. Аэропорты, не отвечающие в полной мере современным требованиям к составу наземной инфраструктуры, не имеют технических и технологических возможностей для приема и обслуживания современных воздушных судов, а также для обслуживания пассажиров. Следовательно, такой аэропорт не может привлечь авиакомпании для наращивания числа самолетовылетов и пассажиропотока и, как следствие, для повышения доходов от основной деятельности.

Убыточные аэропорты, испытывающие трудности с коммерческой нагрузкой, можно разделить на две группы (табл. 3).

Аэропорты первой группы в большинстве своем являются социально важными объектами транспортной инфраструктуры малонаселенных регионов России. У таких аэропортов нет перспектив резкого роста потенциальных потребителей авиауслуг. Аэропорты второй группы большей частью представляют альтернативный вид транспорта в регионе. Востребованность в авиасообщении в этом случае определяется стоимостными показателями авиауслуги и деловой активностью в регионе.

Конкуренция между авиакомпаниями на традиционных маршрутах, связывающих крупные региональные центры с центральными узловыми аэропортами, достаточно высока. Для увеличения своей доли рынка и эффективности использования парка воздушных судов авиаперевозчики вынуждены расширять маршрутную сеть за счет

региональных и местных перевозок. Привлекательность аэропорта для авиаперевозчика определяется комплексом факторов. Основной из них — способность аэропорта качественно принимать и обслуживать современные воздушные суда и обеспечивать комплексную безопасность.

Без парка спецтехники, предназначенной для круглогодичного поддержания в надлежащем состоянии взлетно-посадочной полосы, технического и технологического обслуживания воздушного судна, пассажиров и багажа, невозможно предложить авиакомпаниям конкурентные условия по срокам и стоимости обслуживания воздушного судна, пассажиров и грузов. В результате привлекательность аэропорта как нового партнера авиакомпании резко снижается.

Некоторым аэропортам удалось самостоятельно привлечь инвестиции, необходимые для развития. Рассмотрим несколько примеров.

Аэропорт «Храброво»

В октябре 2006 г. Внешэкономбанк и авиакомпания «КД авиа» (в то время — владелец аэропорта) подписали соглашение о предоставлении кредитной линии в размере 17,2 млн долл. для финансирования контрактов по закупке оборудования для строящегося пассажирского терминала в аэропорту «Храброво» Калининградской области. Кредит был предоставлен сроком на 7,5 лет. Планировалось, что общий объем финансирования Внешэкономбанком составит 34 млн долл. Производственные возможности аэропорта стали расти, что сразу нашло отражение в значениях следующих показателей (табл. 4).

Летом 2007 г. была введена в эксплуатацию первая очередь нового пассажирского терминала пропускной способностью 900–1000 пассажиров в час. Как следствие, пассажиропоток в «Храброво» резко увеличился. За три года (2008 г. по сравнению с 2005 г.) он вы-

Таблица 3. Аэропорты, испытывающие трудности с коммерческой нагрузкой

Группа	Вид аэропорта	Ожидаемый результат после введения программы льготного лизинга
Аэропорты с естественными ограниченными возможностями по наращиванию пассажиропотока и грузопотока	Дотационный	Соответствие аэропортов современным сертификационным требованиям. Повышение безопасности и бесперебойности полетов. Способность аэропорта принимать современные воздушные суда
Аэропорты, имеющие естественную возможность по наращиванию пассажиропотока и грузопотока	Временно дотационный	Соответствие аэропортов современным сертификационным требованиям. Повышение безопасности и бесперебойности полетов. Создание предпосылок для привлечения авиакомпаний и наращивания пассажиропотока

рос в 2,8 раза; количество взлетов-посадок воздушных судов — в 2,6 раза.

Среди российских аэропортов по объему пассажиропотока аэропорт Калининграда с 18-го места в 2005 г. поднялся на седьмое в 2008 г., по количеству взлетов-посадок, соответственно, с 36-го места на 18-е.

Аэропорт «Астрахань»

В октябре 2005 г. ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии» открыло новое представительство в г. Астрахань. Однако, как вскоре выяснилось, заявки по развитию авиакомпании в регионе «Аэрофлот» счел неосуществимыми. По словам тогдашнего гендиректора авиакомпании Валерия Окулова, в первую очередь это было связано с техническими возможностями астраханского аэропорта, которые не позволяли ему принимать и обслуживать воздушные суда крупнее Ту-134.

Были предприняты определенные шаги, и через некоторое время при участии регионального министерства промышленности, транспорта и связи Астраханской области на развитие аэропорта удалось привлечь дополнительные средства в размере 850 млн руб. Были проведены работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы и покрытий перрона, установлено новое светосигнальное и другое оборудование. Затем за счет собственных средств руководство аэропорта смогло обновить аэровокзальный комплекс, инвестиции составили порядка 140 млн руб. В 2008 г. у аэропорта появился инвестор — компания «Новпорт», которая продолжает развитие предприятия. В нынешнем году реализация инвестиционной программы включает реконструкцию международной зоны, приобретение новой спецтехники и модернизацию топливозаправочного комплекса. В результате значения показателей астраханского аэропорта, в отличие от многих других, даже в условиях кризиса продолжают увеличиваться (табл. 5)

Количество взлетов-посадок воздушных судов с 2005 г. по 2009 г. увеличилось на 19,3%. Пассажиропоток за этот период возрос на 95%.

Однако не у всех аэропортов, особенно средних и малых, есть возможности самостоятельно выйти из зоны убыточности и стать привлекательными для инвесторов, не последнюю роль в этом играет крайняя степень износа основных средств. Получается, что аэропорты, не обладающие достаточно укомплектованным парком современ-

Таблица 4

	2005	2006	2007	2008	2009
Количество взлетов-посадок воздушных судов	5 085	5 829	9 472	13 415	9 939
Пассажиропоток, тыс. человек	664,595	731,581	1 098,326	1 874,460	1 356,663

Таблица 5

	2005	2006	2007	2008	2009
Количество взлетов-посадок воздушных судов	1 795	1 990	2 120	2 357	2 142
Пассажиропоток, тыс. человек	55,701	69,014	91,506	103,071	108,740

Таблица 6. Усредненное соотношение отечественного (А) и импортного (Б) специального транспорта и аэропортового оборудования

Назначение спецтранспорта и оборудования	центральный узловой		региональный узловой		региональный		местный	
	А	Б	А	Б	А	Б	А	Б
Обслуживание: взлетно-посадочной полосы	0	100%	10%	90%	75%	25%	100%	0
воздушного судна	0	100%	10%	90%	80%	20%	90%	10%
пассажира	0	100%	30%	70%	90%	10%	100%	0
Обработка багажа	5%	95%	20%	80%	55%	45%	100%	0
Аварийно-спасательная служба	10%	90%	80%	20%	100%	0	100%	0
Авиатопливазаправка	15%	85%	80%	20%	90%	10%	100%	0
Технологический транспорт	5%	95%	70%	30%	100%	0	100%	0
Информационное	0	100%	0	100%	0	100%	50%	50%
Досмотровое	0	100%	0	100%	0	100%	20%	80%
Прочее технологическое	5%	95%	40%	60%	80%	20%	90%	10%

ной техники и оборудования, не имеют перспектив для получения доходов, позволяющих провести их обновление.

Очевидна необходимость создания отраслевой программы модернизации аэропортов, привлечения импортных производителей, создания условий для переноса производства передовой высокотехнологичной специальной техники на территорию РФ (табл. 6). Сейчас одним из видов государственной поддержки модернизации основных средств авиапредприятий являются специальные лизинговые программы, реализация которых возложена на Государственную транспортную лизинговую компанию.

В настоящее время рынок аэродромной техники и аэропортового оборудования характеризуется как рынок покупателя. На рынке представлены отечественные и импортные производители. Однако интерес авиапредприятий к отечественной технике и оборудованию объясняется нехваткой средств на закупку высокотехнологичного импортного оборудования. Более того, существуют продуктовые ниши, не представленные отечественными производителями. Таким образом, предприятиям для эффективного развития требуется сотрудничество не

только с отечественными производителями, но и с импортными.

Отраслевая лизинговая программа модернизации основных средств аэропортов позволит государству сохранить и развить базовую опорную сеть аэропортов и создать благоприятные условия для авиакомпаний по расширению маршрутной сети.

Оживление на рынке авиаперевозок позволит аэропортам увеличить коммерческую загрузку и повысить доход от основной деятельности.

Соответствие аэропортов современным сертификационным требованиям, безопасность и бесперебойность полетов, способность принимать современные воздушные суда повышают привлекательность не только аэропортов, но и регионов в целом. Транспортная доступность, необходимая инфраструктура составляют основу развития любой территории, поэтому регионы считают эту сферу в той или иной степени приоритетной. Влияние одного из основных факторов, сдерживающих модернизацию аэропортов, — дефицита финансирования (как регионов, так и аэропортов) — можно снизить при реализации программ лизинга, особенно тех, которые направлены на решение конкретных вопросов развития.