

Аэропорты Хабаровского края

М. А. ФУРЩИК, канд. экон. наук, управляющий партнер компании «Финансовый и организационный консалтинг»

Н. В. ЛЯШЕВА, старший консультант департамента инфраструктурных проектов компании «Финансовый и организационный консалтинг»



Хабаровский край занимает ключевые позиции в единой авиатранспортной системе Дальнего Востока. Находясь на пересечении российских и международных транспортных коридоров, он соединяет Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, южные и северные районы Дальневосточного федерального округа. Состояние аэропортовой инфраструктуры этого региона заслуживает особого внимания. Сегодня на территории края эксплуатируются 40 посадочных площадок и 17 аэродромов различных классов, 12 из них — аэропорты общего пользования, а пять используются только для корпоративных перевозок.

В осуществлении международных и межрегиональных авиaperезовок главная роль принадлежит крупнейшему на Дальнем Востоке международному аэропорту в Хабаровске — «Хабаровск (Новый)», относящемуся к классу «А». Через международный аэропорт Хабаровска осуществляется авиасообщение с более чем 25 городами России, СНГ и дальнего зарубежья. Сегодня в Хабаровский аэропорт совершают рейсы авиалайнеры около 60 компаний на регулярной и чартерной основе.

В состав аэродромного комплекса входят две параллельные взлетно-посадочные полосы (ВПП) протяженностью 3,5 и 4 км, более 70 стоянок для дальних и средних магистральных самолетов. Аэропорт может обслуживать пассажирские и грузовые воздушные суда всех типов, вплоть до «Боинг-747» и «АН-124». Отметим, что аэропорт способен принимать воздушные суда в любую погоду благодаря оснащению современным светосигнальным оборудованием.

За период владения Хабаровским аэропортом, с февраля 2005 г. по настоящее время, ЗАО «Альянс — Пром» (дочернее предприятие ОАО «Группа Аль-

янс») вложило более 880 млн руб. в приобретение основных средств, в строительство и модернизацию инфраструктуры, в том числе в модернизацию аэровокзала и строительство грузового терминала (рис. 2).

С целью дальнейшего развития аэропорта Хабаровска как одного из узловых аэропортов — хабов федерального значения в 2009 г. было решено провести разработку генерального плана развития аэропорта «Хабаровск (Новый)». Для реализации проекта создан консорциум Incheon International Airport Corporation (корпорации «Международный аэропорт Инчон») с компанией Daewoo Engineering («Дэу Инжиниринг»).

При этом долгосрочная концепция развития включает в себя три основных проекта. Первый из них — строительство нового пассажирского терминала, работающего как крупный пересадочный узел, хаб. Второй — создание мультимодального транспортно-логистического центра, который обеспечит взаимодействие различных видов транспорта — воздушного, железнодорожного, автомобильного, водного, а также погрузку-разгрузку, перевалку и хранение грузов и выполнение необхо-

димых таможенных процедур. Причем если по пассажирскому терминалу руководство компании закладывало средний прогнозный вариант, то по грузоперевозкам был принят оптимистический сценарий развития. Пропускная способность грузового терминала составит до 120 тыс. т в год. И третий проект — строительство четырехзвездной гостиницы и бизнес-центра.

Как видно, у компании ОАО «Хабаровский аэропорт» далеко идущие планы по развитию как аэропортовой инфраструктуры, так и околоаэропортовых коммерческих объектов.

Один в поле не воин

Однако не для всех аэропортов края открываются такие радужные перспективы. Гораздо хуже дела обстоят с аэропортами, обслуживающими местные воздушные линии (МВЛ).

Обеспечением авиaperезовок и аэропортовой деятельности в удаленных районах Хабаровского края занимаются две компании: ОАО «Авиакомпания «Восток»» и КГУП «Хабаровские авиалинии». На текущий момент они предоставляют весь спектр авиационных услуг: регулярные перевозки пассажиров, почты, грузов, транспортно-связные полеты в различных регионах Дальнего Востока, охрана лесов от пожаров, медицинская эвакуация из труднодоступных районов, поисковые и аварийно-спасательные работы на суше и море и другие работы. Иными словами, практически все виды деятельности направлены на выполнение социально-значимых функций государства, заведомо убыточных.

Исключение составляет выполнение экономически выгодных авиационных услуг: обслуживание буровых платформ на шельфе, обслуживание миссии ООН, проведение различных видов воздушной аэрофотосъемки, что осуществляет компания ОАО «Авиакомпания «Восток»». Выполнение таких видов работ позволяет относительно безболезненно для компании осуществлять социальные авиaperезовки пассажиров.

И хотя компания обслуживает пять северных направлений, связывающих краевой центр с отдаленными северными районами, где авиация служит единственным видом транспорта, ос-

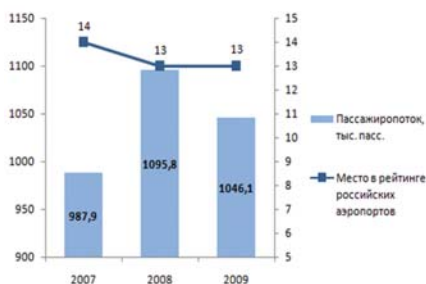


Рис. 1. Аэропорт «Хабаровск (Новый)» в рейтинге российских аэропортов в 2007–2009 гг. по объему пассажирских авиaperезовок



Рис. 2. Расходы на приобретение основных средств, строительство и модернизацию аэропорта Хабаровска



Рис. 3. Структура доходов ОАО «Авиакомпания «Восток» в 2009 г.

новным направлением деятельности авиакомпании «Восток» является предоставление коммерческих авиационных услуг (рис. 3).

Этим фактором определяется дальнейшая инвестиционная политика компании: за 2010–2012 гг. в развитие наземной инфраструктуры планируется вложить 42,8 млн руб., что почти в три раза меньше, чем инвестиции в обновление воздушного флота, который будет обслуживать выгодные авиационные работы

Для приведения аэропортов в должное состояние это катастрофически малые суммы. Длительный безремонтный срок эксплуатации искусственной взлетно-посадочной полосы (28 лет), устаревшее светосигнальное оборудование, неудовлетворительное состоя-

ние заправочного оборудования и прочие проблемы аэропорта «Хабаровск МВЛ» свидетельствуют, что необходим значительно больший объем инвестиций. Все сказанное верно и для Аэропорта П. Осипенко, где аэровокзал после наводнений 2003–2007 гг. пришел в неудовлетворительное состояние, грунтовая ВПП каждый год осенью и весной размокает. Последнюю проблему планируют решить, включив проект «Строительство ИВПП 100*28 метров с установкой светосигнального оборудования» в ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года». Однако судьба остальных объектов, нуждающихся в реконструкции и модернизации, остается неясной.

Еще более драматична ситуация у КГУП «Хабаровские авиалинии». Авиакомпания занимает лидирующую позицию, это основной перевозчик пассажиров и грузов на уровне местного сообщения (ежегодно компанией перевозится более 36 тыс. пассажиров, а доля КГУП на рынке транспортных услуг МВЛ края более 70%), однако в 2008 г. выручка компании составила 379,8 млн руб. при себестоимости работ 382,1 млн руб. В отличие от ОАО «Авиакомпания «Восток», за счет коммерческих работ покрывающего убытки от предоставления социально-значимых услуг, КГУП «Хабаровские авиа-

линии» не располагает средствами даже на покрытие текущих убытков, не говоря о реконструкции своих шести аэропортов.

В рамках различных ФЦП в ближайшие пять лет планируется строительство и реконструкция ВПП и зданий аэровокзалов, а также замена светосигнального и прочего наземного оборудования большинства северных аэропортов. Однако, помимо этого, необходимо обновление парка воздушных судов, развитие околоаэропортовой инфраструктуры.

В процессе проведения исследований для технико-экономического обоснования создания ФКП «Аэропорты Хабаровского края» компанией «Финансовый и организационный консалтинг» было выявлено, что реорганизация КГУП «Хабаровские авиалинии» в федеральное казенное предприятие позволит добиться максимального эффекта от функционирования данных аэропортов для всех заинтересованных лиц: пассажиров, менеджеров аэропортов, Правительства Хабаровского края.

Можно выделить основные преимущества создания федерального казенного авиапредприятия перед другими формами управления аэропортами МВЛ:

- сохранение аэропортов с малой интенсивностью полетов;

Таблица 1. Государственно-частное партнерство в деятельности аэропорта

Показатели	Сохранение за государством функций владения / инвестирования, передача функций управления аэропортами и их эксплуатации частному сектору	Сохранение за государством функций владения аэропортами, передача функций инвестирования, управления и эксплуатации частному сектору	Передача функций владения, эксплуатации инвестирования частному сектору
Владение	Государство	Государство	Частный сектор
Инвестирование/финансирование	—	Частный сектор	—
Управление/эксплуатация	Частный сектор	—	—
Схемы применения модели ГЧП		1) Строительство — владение — эксплуатация — передача (Build-Own-Operate-Transfer, BOOT); 2) строительство — эксплуатация — передача (Build-Transfer-Operate, BOT); 3) строительство - передача — эксплуатация (Build-Operate-Transfer, BTO); 4) долгосрочная аренда (Lease-Develop-Operate, LDO)	1) Договоры концессии на условиях BOO (Build-Own-Operate: строительство — владение — эксплуатация); 2) механизмы стратегического выкупа (Management Employee BuyOut, MEBO); 3) частичная продажа акций компаний, находящихся в государственной собственности
Варианты участия частного сектора	Концессии на услуги / передача внешним подрядчикам / договоры об управлении / множественные концессии	Схемы взаимопартнерства, долгосрочная аренда, генеральные концессии	Стратегический выкуп, рынки капитала
Опыт	Система аэропортов Гонконга, система аэропортов США (Аляска)	Система аэропортов Канады, Боливии, Аргентины, аэропорт г. Афины, чилийский аэропортовый комплекс «Артуро Мерино»	Британское управление аэропортов, Венское и Мексиканское управление аэропортов

Таблица 2. Применимость механизмов ГЧП в создании инфраструктуры аэропорта

Механизмы ГЧП	Основной нормативно-правовой акт (НПА), регулирующий данный механизм	Возможность использования для инфраструктуры аэропорта
Концессионное соглашение	Федеральный закон № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005	Объектом концессионного соглашения является недвижимое имущество, входящее в состав следующего имущества: 1) аэродромы или здания и (или) сооружения, предназначенные для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, а также для организации полетов гражданских воздушных судов, авиационная инфраструктура и средства обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи; 2) объекты производственной и инженерной инфраструктуры аэропортов
Инвестиционный фонд РФ	Постановление Правительства № 134 «Об утверждении правил формирования и использования Инвестфонда» от 01.03.2008	Бюджетные ассигнования Фонда могут предоставляться для реализации региональных инвестиционных проектов, направленных на социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации в части создания и (или) развития объектов транспортной, коммунальной и энергетической инфраструктуры государственной собственности субъектов Российской Федерации и (или) муниципальной собственности, а также для реализации инновационных проектов

- приведение инфраструктуры аэропортов в соответствие нормативным требованиям авиационных властей;

- создание вертикально-интегрированной структуры управления малыми аэропортами;

- снижение аэропортовых сборов для уменьшения стоимости авиаперевозок;

- создание гарантированных государством источников финансирования с целью:

- приведения аэропортового комплекса в соответствие нормативным требованиям;

- ремонта и содержания аэропортового комплекса предприятия;

- внедрения программ по повышению уровня безопасности полетов;

- приобретения и обновления специальной техники и оборудования.

К тому же создание ФКП на базе аэропортов МВЛ Хабаровского края позволит избежать еще одной угрозы, нависшей сейчас над всеми местными аэропортами: уже несколько месяцев в СМИ активно обсуждается возможность создания единого авиаперевозчика в Дальневосточном регионе на основе ОАО «Владивосток Авиа» с его дальнейшим переходом в управление ОАО «Аэрофлот». По мнению многих отраслевых экспертов, при реализации данного сценария «Аэрофлот» вряд ли будет развивать местные авиаперевозки, большинство невыгодных местных маршрутов, скорее всего, будет закрыто.

Что делать?

Помимо создания федерального казенного предприятия существует еще ряд механизмов, использование кото-

рых будет способствовать развитию местных аэропортов. В практике западных стран применяются три варианта государственно-частного партнерства (ГЧП) для развития аэропортовой инфраструктуры. В основе используемых схем заложен механизм разделения функций владения, финансирования и эксплуатации (табл. 1).

Независимо от вариантов применения механизмов ГЧП, будь-то концессии или частичная приватизация, большинство представленных схем может использоваться как для всего комплекса инфраструктуры аэропорта, так и для отдельных его составляющих: терминала, ВПП или инфраструктуры по обеспечению подъезда к аэропорту, паркинга, торговой и гостиничной сети и т. д.

Сегодня в рамках законодательства России возможно использование двух механизмов ГЧП: концессионного соглашения и использования средств Инвестиционного фонда РФ (табл. 2).

Мировой и российский опыт показал, что механизм ГЧП является наиболее приемлемым вариантом для создания инфраструктуры, так как при его использовании происходит:

- уменьшение долгосрочной стоимости проекта посредством делегирования рисков участнику, способному эффективно управлять ими;

- обеспечение стимулов подрядчику осуществлять поставки вовремя, требуемого качества и в пределах бюджета;

- улучшение качества работ и доходности через выстраивание более эффективной операционной деятельности;

- установление прозрачной и предсказуемой структуры затрат.

Именно поэтому необходимо активно использовать данный механизм как в среднесрочной перспективе, так и в долгосрочной. Применение ГЧП позволит гораздо быстрее и с меньшими бюджетными затратами улучшить техническое состояние северных аэропортов Хабаровского края, а также повысить качество предоставляемых услуг.

Еще одно немаловажное направление в плане дальнейшего совершенствования аэропортов представляет коммерческая деятельность, которой пока практически нет. Для ее эффективного развития требуются значительные долгосрочные инвестиции, привлечение которых в условиях мирового финансового кризиса проблематично. В решении данного вопроса так же может помочь использование ГЧП.

Сейчас в северных аэропортах практически не представлены такие направления деятельности, как специализированная торговля, реклама, аренда воздушного судна, логистические услуги, общественное питание. Развитие указанных направлений позволит значительно повысить доходную часть аэропортов.

Кроме того, желательно оказание государством дополнительной поддержки деятельности аэропортов с привлечением следующих механизмов:

- включение затрат на содержание аэропортов МВЛ в социальную сферу;

- ежегодная помощь в виде возвратных бюджетных кредитов на поддержание эксплуатационной деятельности и пополнение оборотных фондов аэропортов с малыми пассажиропотоками;

- освобождение аэропортов северных территорий от уплаты земельного налога и арендных платежей (предприятия используют в работе большие площади земель, на которые никто не претендует);

- освобождение аэропортов МВЛ от уплаты транспортного налога, взимаемого со спецавтотехники, которая используется только на территории предприятий.

Безусловно, модернизация и развитие социально-значимых объектов, к которым относятся и северные аэропорты Хабаровского края, невозможны без участия государства. Однако не надо забывать и о частном секторе, который в результате коммерческой деятельности в аэропортах и участия в схемах ГЧП позволит повысить качество предоставляемых услуг и снизить нагрузку на федеральный бюджет.