

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «САМАРА»

А.А. Евстропов

Уже к началу 1993 года стало ясно, что экономическая реформа привела к сложной и противоречивой социально-экономической ситуации в стране. Вопреки ожиданиям на первом этапе проведения реформы выяснилось, что ни либерализация цен, ни приватизация не способствовали налаживанию механизма функционирования рыночной экономики в стране.

С переходом на новые формы хозяйствования и формы собственности, альтернативные государственной, практически все функции управления (планирование, контроль и т.д.) ухудшились. Предприятия, используя свое монопольное положение, решали проблему роста прибыли не путем увеличения объемов производства и его эффективности, а повышением цен на выпускаемую продукцию, оказанные услуги. Усиливающаяся тенденция неплатежей привела к росту дебиторской и кредиторской задолженности. Предприятия постоянно испытывали (и продолжают испытывать) нехватку денежных средств, и вынуждены были заменить нормальные в рыночной экономике процессы купли-продажи на натуральный бартерный обмен. Стремительное снижение рентабельности привело к увеличению количества убыточных предприятий.

За годы экономической реформы увеличилась безработица, произошло небывалое падение заработной платы, которая, по официальным данным, снизилась в два раза. В настоящее время ни в одной из развитых стран мира нет такой зарплаты, как в России.

Несовершенство налоговой системы и чрезмерный налоговый пресс не стимулируют, а тормозят развитие предприятий.

В такое неустойчивое финансово-экономическое время в декабре 1994 г. было образовано АО «Международный аэропорт «Самара».

Но благодаря профессионализму руководства, правильно выбранной коммерческой стратегии, новых подходов в управлении капиталом предприятие не просто удержалось на плаву, но и довольно успешно функционирует.

АО «Международный аэропорт «Самара» является крупнейшим на Средней Волге. Это единственный аэропорт в Поволжском регионе, способный принимать воздушные суда любого типа. Основной своей задачей видит обеспечение лидерства в модернизации системы аэропортов России путем предоставления высококачественного обслуживания на коммерческой основе, при соблюдении экономических требований и в соответствии с международными стандартами.

«Международный аэропорт «Самара» расположен вблизи наиболее густонаселенных и промышленно развитых городов не только Самарской области, но и всего Поволжья с населением более 11 миллионов человек, на пересечении воздушных трасс из Европы в Азию и на Дальний Восток.

Самарский аэропорт к настоящему времени расположен на территории площадью около 57 кв.м. и имеет две взлетно-посадочные полосы длиной 2 500 и 3 000 м. Оборудование аэродрома обеспечивает посадку воздушных судов по минимуму первой категории И.К.А.О. на всех направлениях, что подтверждено соответствующим сертификатом. Аэропорт имеет пассажирский терминал с пропускной способностью 400 пассажиров в час и 120 рейсов в сутки, а также грузовой терминал, ангар для технического обслуживания воздушных судов. Дополнительно введен в эксплуатацию международный терминал, обслуживающий международные рейсы.

В настоящее время из АО «Международного аэропорта «Самара» выполняются рейсы более чем 100 авиакомпаниями практически во все крупные города России и страны мира, в том числе авиакомпанией «Самара», которая отделена от аэропорта и является базовой, на долю которой приходится более половины всех перевозок.

По объему отправок пассажиров АО «Международный аэропорт «Самара» находится на четвертом месте в РФ после аэропортов Московского авиаузла, г. Санкт-Петербурга, Новосибирска.

Несмотря на снижение числа взлетно-посадочных операций, аэропорт обеспечил стабилизацию объема отправок пассажиров, при падении его по РФ в целом, рост среднего числа пассажиров на рейс 14,4 %.

Естественно, экономическая нестабильность в стране, неплатежи, налоговая нагрузка, законодательная чехарда, финансовые кризисы значительно снижают спрос на авиаперевозки. Но устоять - мало. Необходимо двигаться вперед. Считаю, что идти помогает именно «наступательная политика» аэропорта. Это встречи, переговоры, поиск новых партнеров, открытие новых рейсов, создание альянсов, как среди аэропортов, так и авиакомпаний.

Если с авиаперевозками дела идут неплохо, то грузовые несколько «отошли» от авиатранспорта. На внутреннем рынке поток клиентуры традиционно составляли промышленные гиганты, но сейчас их кризис вынуждает руководство аэропортов и авиакомпаний на контакт с торговыми фирмами. Однако львиную долю товаров последних составляет импорт, который идет преимущественно через Москву. Дело в том, что по не вполне понятным причинам таможенное обслуживание в Самаре обходится дороже, чем в Москве. Соответственно, грузопотоки сконцентрировались в Шереметьево, которое оказалось в привилегированном положении, а для регионов рынок грузовых перевозок фактически полностью потерян.

Существует множество объективных и субъективных факторов, влияющих на динамику авиационных перевозок.

Остановимся на трех, на мой взгляд, основных.

Первый. Внутренний валовый продукт (ВВП - фактор объективный, воздействовать на который куда как сложно!).

Аналитиками США и России обнаружена закономерность: рост и падение ВВП с разницей в пару процентов влияет на «кривую» объемов авиаперевозок.

Второй фактор (тоже объективный). Цены на другие, конкурирующие с авиационным, виды транспорта: железнодорожный, автомобильный и речной.

Фактор третий - субъективный, но во многом зависящий от политики предприятия. Это - коммерческая деятельность аэропорта.

ВВП в отдельно взятой стране отдельно взятому аэропорту не поднять. На цены железной дороги, речников и автотранспортников повлиять невозможно.

Но коммерческая деятельность предприятия - это то, что необходимо считать основой дальнейшего развития. Да, невозможно повлиять на неавиационный транспорт, но регулировать цены авиакомпаний - в состоянии. Создавая конкуренцию через приглашение новых перевозчиков.

Несогласованность работы региональных авиакомпаний, отсутствие стыковочных рейсов, «подвозящих» пассажиров к дальнемагистральным рейсам, приводят к тому, что рынок местных авиалиний находится в зачаточном состоянии. Но сейчас принимаются меры к тому, чтобы исправить положение, причем как со стороны аэропорта, так и авиакомпаний. Для того чтобы возродить местные перевозки, решено создать специальную межрегиональную компанию.

Разработкой ее организационной структуры, а также экономической модели взаимодействия областей и предприятий в рамках компании, займется «Международный аэропорт «Самара». Предполагается, что новая компания объединяет простаивающий сейчас в регионах парк малой авиации, а ее тарифы будут не более чем на 30% превышать стоимость услуг железнодорожного и автомобильного транспорта.

В настоящее время аэропорт наращивает работу по самым различным направлениям, тем самым, подкрепляя статус международного. С целью привлечения авиакомпаний и расширения возможностей технического обслуживания широкого спектра типов воздушных

судов были выполнены технические рейсы и получены допуски к регулярной эксплуатации таких лайнеров, как БОИНГ 737-300, Аэробус -310, А-310-200(300), А-310-200(100); Ил-86, Ан-124-100 «Руслан», Ил-96-300 ПУ. И количество новых типов ВС, регулярно совершающих посадку в аэропорту растет: Ту-204, MD-83, БОИНГ-707, БОИНГ -727.

Все чаще появляются на перроне аэропорта самолеты «деловой» авиации иностранных и российских перевозчиков: Faicon-900, Gulfstream-4, Cessna-560, Learjet-55 и другие.

Авиапредприятие имеет контракт с канадской фирмой SNS-LAVALLIN, который по сути своей - продолжение начатой в 1993 году большой работы по коренной реконструкции аэропорта с превращением его в один из крупных российских авиатранспортных узлов. Задача руководства - обеспечить финансирование контракта при помощи долгосрочного кредитования, чтобы не отвлекать собственные оборотные средства предприятия. После серии переговоров с «Корпорацией по развитию экспорта» - канадской правительственной кредитной организации - достигнуто соглашение о выделении целевого кредита на финансирование данного контракта.

Определена стратегическая цель - создать к 2001 году условия для работы аэропорта по схеме стыковочного транспортного узла. Под этим понимается создание удобной для пассажиров сети маршрутов из «Международного аэропорта Самара» или через него удачные стыковки, сквозные тарифы. Именно воплощению этой идеи будут подчинены все управленческие действия в предстоящие годы. Анализ существующей технологии обслуживания пассажиров в пассажирском терминале показал, что небольшое, например 5%-е, увеличение объема отправок неминуемо вызовет «запирание» потока пассажиров из-за недостаточной пропускной способности зоны вылета. Поэтому принято решение увеличить пропускную возможность и повысить эффективность использования существующего терминального комплекса. Для этого будет внедрена отдельная система регистрации и посадки, реконструирован зал отправления основного терминала с созданием зон спецконтроля, регистрации пассажиров и багажа, посадки и расширенной зоны ожидания. За каждой стойкой регистрации, количество которых увеличится, оформление будет производиться на любые рейсы, а не как прежде - на один.

Более того, пассажирам не придется томиться в «накопителях». Ожидать вылета после регистрации пассажиры будут в одном зале ожидания, где им будет предоставлен широкий спектр услуг.

Также будет модернизирован грузовой комплекс для обеспечения контейнерных перевозок. Затем, к 2001 году, если позволит экономическая ситуация в стране, планируется возведение дополнительного терминала прибытия внутренних и международных рейсов. Именно эти работы совместно с постоянной заботой о клиенте, повышением качества обслуживания пассажиров в данный момент являются приоритетными и уже осуществляются. Но это далеко не все программы, предусмотренные бизнес-планом, которые приведут коллектив предприятия к достижению цели, укрепят конкурентоспособность предприятия и сделают Международный аэропорт Самара привлекательным и удобным для авиакомпаний и пассажиров.

Разумеется, любой проект названных выше масштабов трудно осуществить без поддержки местных властей. Все работы по модернизации аэропорта проводятся с активным участием администрации Самарской области. Более того, решение основных проблем воздушных перевозок находится под личным контролем губернатора.

Став крупным современным предприятием, АО «Международный аэропорт «Самара» имеет возможности и резервы развития. Он вошел в когорту лучших аэропортов мира.