

Игорь Лукишин: «Маршрутная сеть Владивостока во многом уникальна»

Интервью с генеральным директором МАВ

— Поздравляю Вас с присуждением престижной премии «Признание». В таких случаях лауреат обычно отвечает: «Это заслуга всего коллектива». Это так. Но могли бы все-таки, выделить тех людей и те службы, которые внесли наибольший вклад в достижения коллектива? И каков коллектив аэропорта сегодня?

— Премия «Признание», которой удостоился наш аэропорт, по моему убеждению, является подтверждением того, что труд полутора тысяч приморских авиаторов служит не только для обеспечения первоочередных утилитарных функций транспортного узла. Международный аэропорт Владивостока — современное авиатранспортное предприятие, коллектив которого в полной мере осознает свою роль в формировании делового климата региона и с полной отдачей работает над созданием благоприятных условий для сотрудничества.

По итогам саммита, АТЭС к примеру, более 500 рядовых сотрудников предприятия были представлены к различного рода наградам и поощрениям, в том числе — благодарностям Минтранса, Росавиации. В этом я вижу особую ценность — коллектив аэропорта сплочен, имеет видение развития, понимает значимость своей работы. А это, в свою очередь, является заслугой руководителей подразделений, которые «преобразовывают» стратегию в качественно исполняемые на местах тактические задачи.

Одним из наиболее сильных производственных подразделений аэропорта я считаю службу наземного обеспечения воздушных судов (СНОВС). Ее руководитель — Игорь Владимирович Кумагерчик, кстати, является обладателем корпоративной награды «Лучший менеджер года». Именно благодаря профессионализму, высокой организованности и слаженности работы СНОВС нам удалось обеспечить рекордное время обслуживания воздушных судов на протокольных стоянках в период саммита — оно составляло всего 15 минут.

Высокой оценки заслуживает работа департамента авиационной безопасности и его руководителей — Василия Константиновича Ларионова и Константина Николаевича Деменчука. Авиационная безопасность — традиционно один из сложнейших участков работы любого аэропорта. В ОАО «МАВ» им управляют знающие люди.

Значительный вклад в успешную работу предприятия вносят Галина Ивановна Мазурова, начальник отдела качества и сертификации, Александр Валерьевич Бобров, и.о. начальника коммерческой службы, Нечепоренко Станислав Вячеславович, сменный заместитель директора аэропорта, Аксенов Владимир Васильевич, начальник службы электросветотехнического обеспечения аэропорта, Вячеслав Владимирович Ерисковский, начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов и этот список можно продолжать. Все они высококлассные специалисты, знающие аэропортовую деятельность в нюансах.



— Какое значение для развития аэропорта имел форум АТЭС?

— Реконструкция аэропорта Владивосток являлась одним из этапов подготовки Приморья к саммиту АТЭС 2012 года. Проект реконструкции предусматривал развитие аэродромной инфраструктуры и строительство нового аэровокзального комплекса.

В ходе масштабной модернизации аэропорт фактически приобрел новую инфраструктуру. Построена ВПП-1 длиной 3500 метров и шириной 60 метров, рулежные и магистральная рулежная дорожка, установлены современное светосигнальное оборудование и средства метеобеспечения, построены базовая аварийно-спасательная станция, перроны, подъездные и патрульная дороги, периметральное ограждение, очистные сооружения и другие важные объекты.

Сегодня аэропорт имеет допуск по категории II ИКАО и может принимать все типы воздушных судов без ограничений.

Новый аэровокзальный комплекс, построенный к саммиту, отличают технические решения, соответствующие передовым стандартам отрасли. Терминал

оснащен современными системами безопасности, регистрации, автоматизированной сортировки и досмотра багажа. Применяемое оборудование и технологии позволили повысить уровень обслуживания пассажиров и авиакомпаний.

Но главное, в период саммита мы приобрели неоценимый опыт аэропортового обслуживания мероприятий государственного значения. Особенность работы в эти дни заключалась не только в соблюдении повышенных требований безопасности и режима, необходимости одновременного обслуживания регулярной и «саммитовской» программы, но и в особых технологиях обслуживания. Прием и выпуск иностранных правительственных бортов требовал применения технологий, отличающихся от российских отраслевых стандартов, но являющихся неотъемлемым требованием стран-делегатов.

Приобретенный опыт с успехом применяется нами уже в течение почти двух лет, в течение которых мы неоднократно обслуживали и другие международные мероприятия.

— Как Вы оцениваете роль аэропорта в развитии Дальневосточного региона страны?

— Развитие аэропорта Владивостока напрямую связано с развитием Дальнего Востока и Приморья в частности. Зоны опережающего развития, формирование которых должно состояться здесь в соответствии с поручением президента, повлечет повышение транспортно-логистической активности. Ключевая роль аэропорта — обеспечить качественное удовлетворение потребностей в авиасообщении с регионом и обслуживании пассажирских и грузоперевозок.

Сейчас инфраструктура аэропорта вполне соответствует современным требованиям к качеству обслуживания пассажиров и авиакомпаний. Аэропорт Владивостока имеет запас фактической пропускной способности по отношению к расчетным пиковым нагрузкам, и сохранит его как минимум до 2020 года. Такой вывод, в частности, сделали эксперты отраслевого агентства «АвиаПорт» по результатам полевого исследования пассажирской инфраструктуры 20 российских аэропортов.

Во втором квартале 2014 года состоится открытие нового грузового терминала, рассчитанного на обслуживание до 50 тыс. тонн грузов в год.

То есть, технически и технологически аэропорт готов обеспечивать возрастающие потребности развивающегося региона, теперь основной упор должен быть сделан на развитие сервисной составляющей.

— Каков вклад в достижения предприятия неаэропортовой деятельности?

— Сегодня в структуре доходов ОАО «Мав» доля неавиационных доходов составляет 20%. Есть к чему стремиться, и есть возможности для улучшения результатов. В новом терминале открыто более 40 точек торговли и сервиса. В текущем году планируется открытие ряда новых предприятий и в том числе — запуск фуд-корта на площади 440 кв.м., где будут впервые на Дальнем Востоке представлены известные зарубежные и российские бренды сегмента fast casual.

Хочу отметить, что работу по привлечению операторов услуг и формированию их пула, мы проводим с учетом потребностей пассажиров. Интересно отметить, что в ходе исследований по изучению уровня удовлетворенности спектром и качеством оказываемых услуг, которые мы проводим, выяснилось, что пассажиры большое внимание уделяют не только самому наличию услуги, но и организации пространства, в которой она оказывается. Этому вопросу мы также уделили внимание, и сегодня застройка коммерческих площадей ведется в соответствии со специально разработанной дизайнерской концепцией.

— Дальний Восток — край нашенский, но дальний. Достаточно ли участие государства в том, чтобы больше дальневосточников были связаны авиасообщением с Большой Землей?

— Сложно сказать. Развитию авиатранспортного сообщения уделяется значительное внимание. Реализуются программы субсидирования авиаперелетов, «под крылом» «Аэрофлота» создана единая Дальневосточная авиакомпания «Аврора», появление которой связывается с реализацией важнейшей государственной социальной задачи по улучшению доступности региона, повышению мобильности населения Дальнего Востока как на внутрирегиональных, так и на международных маршрутах.

Известно, что в перспективе авиакомпания должна значительно расширить маршрутную сеть и пополнить флот новыми воздушными судами. В частности, анонсировано расширение в 2014 году парка Приморского филиала компании до 10 воздушных судов типов А-319 и ДНС— 6.

Однако становление «Авроры» пока происходит с ощутимым отставанием от текущих потребностей в авиaperевозках. Мы это видим как по анализу объемных показателей, так и по отзывам пассажиров. Сокращение провозной емкости, вызванное отменой рейсов в



Пекин, Харбин и Токио и снижением пассажироплощадности используемых «Авророй» воздушных судов, оказалось весьма существенным.

В 1 квартале 2013 года доля «Владивосток Авиа» и SAT в общем пассажиропотоке аэропорта составляла 30%. В 1 квартале 2014 года доля авиакомпании «Аврора», унаследовавшей статус базового авиаперевозчика и маршрутную сеть «Владивосток Авиа» и SAT, снизилась до 24%. Количество самолето-вылетов, выполненных перевозчиком, снизилось на 25%.

Поэтому помощь государства в ускорении процесса развития нового перевозчика хотя бы до объемов «Владивосток Авиа», была бы очень кстати, и позволила бы дальневосточникам получить большее разнообразие маршрутов и более доступные авиабилеты.

— *Что делается для пассажиров-инвалидов?*

— В месяц наш аэропорт обслуживает порядка трехсот маломобильных пассажиров. Необходимо отметить, что в связи с развитием в Приморье медицинского туризма в страны АТР, спрос на авиаперелеты для людей с ограниченными возможностями здоровья держится стабильный. При этом пассажиры, получая опыт обслуживания в зарубежных аэропортах, отмечают, что оказание услуг для маломобильных пассажиров в аэропорту Владивостока организовано на высоком уровне.

Здание нового терминала спроектировано и построено с учетом требований к общественным помещениям, обслуживающим людей с ограниченными физическими возможностями. Пространство аэровокзала организовано по принципу «безбарьерная среда», что обеспечивает беспрепятственный доступ инвалидов и других маломобильных групп населения к объектам и услугам аэропорта. Основные пути следования пассажиров дублируются лифтами, по всему периметру и на всех этажах здания терминала имеются специализированные туалетные комнаты. На привокзальной площади ОАО «Мав» оборудованы специальные парковочные места, на пешеходных путях в здание аэровокзала нанесена специальная объемная разметка.

Несмотря на то, что требованиями к зданиям аэропортов не предусмотрено наличие комнаты маломобильных пассажиров, в аэропорту Владивостока она успешно функционирует. Комната оборудована всем необходимым для комфортного ожидания рейса — есть мягкая зона, телевизор, кухонная зона, кушетка и др. Кроме того, в распоряжении специалистов по работе с маломобильными пассажирами несколько функциональных кресел («шагающее по лестницам» — устраняет сложности, возникающие при транспортировке пассажира по трапу; узкое кресло-коляска — обеспечивает беспрепятственное движение в салоне воздушного судна).

В ближайшее время аэропорт Владивостока планирует приобретение амбулифта, который позволит повысить комфортность доставки пассажиров на борт воздушного судна.

Дежурные комнаты маломобильных пассажиров обеспечивают пассажирам персональную помощь в прохождении всех аэропортовых формальностей и процедур (регистрация, оформление багажа, посадка на рейс и т.д.). Услуги комнаты маломобильных пассажиров оказываются бесплатно.

— *Азиатско-Тихоокеанский регион — в процессе динамичного развития. Учитывая географическое положение*

Мав, каковы перспективные планы аэропорта эффективно вписаться в этот процесс?

— Стратегия развития маршрутной сети, безусловно, учитывает тенденции развития региона. Мы стремимся к созданию на базе аэропорта крупного авиатранспортного узла, ориентированного на развитие международных перевозок между Дальним Востоком России и странами АТР.

Особенностью международной маршрутной сети аэропорта является ориентация на регулярное воздушное сообщение с ключевыми хабами Восточной Азии — Сеулом, Пекином, Гонконгом, Токио. В объемах международных воздушных линий за 2013 год доля регулярных рейсов составила более 80%, а частота только регулярных рейсов составляла в среднем 6 вылетов в день.

Для жителя Дальнего Востока России лететь через Сеул так же естественно, как жителям западных регионов страны — через Москву. Для нас Сеул — равноценный хаб, обеспечивающий комфортное сообщение с Азией, Австралией, Америкой и Европой.

То есть, соседство с Кореей, Китаем, Японией делает нас точкой выхода на азиатские маршруты, в том числе — экзотические. Аэропорт Владивостока — единственный аэропорт азиатской части России, способный предложить три рейса в день в Сеул, только из Владивостока выполняются прямые рейсы в Пусан и северокорейский Пхеньян. Япония также представлена развитой географией — это Токио с частотой до 5 рейсов в неделю, Ниигата, Мацуйама. Наше китайское направление — не только Пекин с частотой до 6 раз в неделю, но и Гонконг, Харбин, Далянь, Яньцзи, Муданьцзян и другие направления.

Серьезное развитие получили туристические маршруты: Гуам, Сайпан (США), Манила (Филиппины), Нячанг (Вьетнам), Пхукет, Краби, Бангкок, Утапао (Таиланд). Этим летом планируется открытие новых рейсов — Окинава, Чаньчунь, Янг-Янг.

Маршрутная сеть Владивостока уже сейчас во многом уникальна. В качестве приоритетных для развития направлений определены Шанхай, Гуанчжоу, Хошимин, Осака, а также города Малайзии, Филиппин, Индонезии.

Параллельно происходит развитие и внутрироссийской сети маршрутов. Сегодня из Владивостока выполняется по нескольку рейсов в день в Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Новосибирск. Налажено устойчивое сообщение с Красноярском, Магаданом, Якутском, Иркутском, развиваем Благовещенск и Читу, ожидаем — Комсомольск-на-Амуре, Анадырь, Улан-Удэ.

Все это позволяет нам говорить о стыковке во Владивостоке рейсов с Дальнего Востока в страны АТР и в обратном направлении. Приморье сегодня — самая оптимальная точка выхода в Восточную Азию для пассажиров, следующих с Дальнего Востока и Сибири, а в случае с корейским и японским направлением — и для уральского пассажира Владивосток является наиболее удобным вариантом.

То есть, наш путь интеграции в АТР — активное развитие и реализация трансферного потенциала, заложенного в географии Владивостока.

Беседовал Евгений СЕРГЕЕВ