

Ключевые слова: международный аэропорт, факторы, стратегия, развитие.

E.N. VOLOSOV

DEVELOPMENT STRATEGY IRKUTSK AIRPORT: EXPECTATIONS AND REALITY

Analyzes the economic and political situation around the «International Airport Irkutsk», considered favorable and negative factors that influence the development and implementation of the development strategy of the aviation business.

Keywords: international airport, factors, strategy, development.

Несмотря на значительное снижение пассажиро- и грузопотока на внутренних авиалиниях в 2015 и 2016 г. экономическая привлекательность региональных аэропортов остается достаточно высокой. За некоторые из них разворачивается самая настоящая борьба с использованием административного ресурса, серых и черных пиар-технологий, недобросовестной конкуренции.

Одними из главных игроков на рынке авиационных транспортных комплексов являются ООО «Новаяпорт» и ООО «Базэл аэро». Первую контролирует российский предприниматель Р. Троценко, вторую — О. Дерипаска. У обеих компаний есть весьма лакомые объекты. Например, 100 % акций аэропорта г. Сочи (Адлер) принадлежат ООО «Транспорт АМД», подконтрольное О. Дерипаске. В свою очередь, крупнейший за Уралом аэропорт «Толмачево» на 100 % принадлежит компании «Новаяпорт» Р. Троценко.

И если для О. Дерипаски авиационный дивизион рассматривается как элемент диверсификации активов, стремление занять благоприятное политико-экономическое положение на территориях, где располагается профильный бизнес, то для Р. Троценко создание и эксплуатация аэропортовых хозяйств является основным бизнесом.

Крупнейшие аэропорты Западной Сибири (Новосибирск, Барнаул, Кемерово, Тюмень, Томск) целенаправленно становились собственностью «Новаяпорта». Однако в острой конкурентной борьбе Р. Троценко не удалось выкупить контрольный пакет акций аэропорта «Емельяново». Летом 2015 г. победителем конкурса на приобретение 51 % акций управляющей компании «Эра Групп», которой принадлежит красноярский аэропорт Емельяново, стала Красноярская ГЭС, входящая в «ЕвроСибЭнерго» (подконтрольная холдингу «Базовый элемент» Олега Дерипаски) [7].

В борьбе за контроль над наиболее крупными региональными аэропортами России стал известен еще один игрок — «Аэропорты регионов» — структура, созданная компанией «Ренова» Виктора Вексель-

берга. Ей принадлежат одни из крупнейших региональных аэропортов России — «Кольцово» (Екатеринбург) и «Курумоч» (Самара). «Аэропорты регионов» также участвовали в конкурсе на право покупки контрольного пакета акций красноярского аэропорта, но неудачно.

Закономерно, что аэропорт г. Иркутска не мог не войти в зону интересов крупнейших игроков авиационного бизнеса. Современная история иркутского аэропорта неоднозначна, очень трагична с позиций авиакатастроф. Но, географическое положение города, отсутствие прямых конкурентов, технические характеристики взлетно-посадочной полосы не могут не привлекать внимание потенциальных инвесторов и эксплуатантов.

Немаловажным привлекательным фактором является наличие в аэропорту двух базовых региональных авиакомпаний: «Ангары» и «ИрАэро», что предполагает работу собственной ремонтно-технической базы.

Успешность развития иркутского аэропорта, его коммерческая привлекательность напрямую связаны с неопределенностью перспектив его окончательного размещения.

В настоящее время в разработке правительства области два взаимоисключающих тренда:

План строительства абсолютно нового аэропорта на специально выделенной площадке в Иркутском районе у села Поздняково. Немаловажно, что площадка согласована с Министерством обороны РФ. Ландшафтные и метеорологические условия данной территории, удобный трафик до Иркутска, в случае реализации плана, сделают новый аэропорт по-настоящему региональным хабом, что весьма привлекательно для потенциальных инвесторов.

План разворота взлетно-посадочной полосы на 33 градуса относительно к действующей, для того, чтобы увести взлет-посадку воздушных судов от центральной части Иркутска. Строительство дополнительных площадей для улучшения качества сервиса.

Соответственно, если в ближайшие годы все-таки начнется строительство нового аэропорта, то это делает лишними многомиллиардные инвестиции в старый аэропорт. Реконструкция же существующего аэропорта закономерно вызовет у государства, как главного инвестора нового аэропорта (ВПП и аэронавигационное оборудование), сомнения в необходимости затрат, ориентировочной стоимостью в 16 млрд р. только за аэродромный комплекс [10].

Недостаток средств в федеральном бюджете, нежелание центра после целой серии громких коррупционных при реализации крупных ФЦП (космодром «Восточный») идти на затратные региональные проекты без уверенности в финансовой чистоте исполнителей, с вероятностью до 90 % похоронят идею строительства нового аэропорта. Дополнительным аргументом в пользу этой точки зрения является и наличие другого

аэропорта для реализации кросс-полярных полетов на территории Восточной Сибири — аэропорта «Емельяново» (г. Красноярск).

В настоящее время значительно более актуальным представляется вопрос о развитии действующего аэропорта, изменении его юридического статуса.

История вопроса о приватизации аэропорта достаточно современна и ведет свое начало со времен губернаторства С.В. Ерощенко. В холдинг «Истлэнд», контролируемый бывшим губернатором, входит авиационная компания «Ангара». Став руководителем области, С.В. Ерощенко сразу попытался придать ускорение авиационному сегменту своего бизнеса. Под гарантии областного бюджета авиационная компания «Ангара» взяла в лизинг пять новых региональных самолетов АН-148. Были получены дотации из средств федерального и областного бюджета для местных и региональных перевозок.

Третьим элементом в стратегии губернатора должна была стать передача иркутского аэропорта из федеральной в областную собственность. За этим могла последовать логичная попытка приватизации предприятия или, в крайнем случае, взятие под свой контроль производственно-хозяйственной деятельности предприятия и соответствующих финансовых потоков.

«На кону» стояли немалые средства. Только из федерального бюджета в 2010–2015 гг. на реконструкцию за счет средств федерального бюджета (реконструкция взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянок, замена светосигнального оборудования, строительство периметрового ограждения) должно было быть потрачено 670 млн р.

Совершенно фантастическими представлялись цифры, запланированные на строительство нового аэропорта в 2016–2020 гг. — 22 307 млн р. [9]. Можно представить, что в случае успеха задуманного, какие денежные потоки свалились бы, как манна небесная, в закрома определенной части иркутской административной элиты.

Часть пути к намеченной цели С.В. Ерощенко успел пройти. При поддержке корпорации «Ростехнологии» (С. Чemezov) указом Президента РФ иркутский аэропорт 31 декабря 2014 г. передан в областную собственность. Передаче подлежали имущественный комплекс иркутского аэродрома и, после реконструкции, периметровое ограждение авиапредприятия.

Как пояснил губернатор, это решение было продиктовано стремлением правительства Иркутской области в рамках частно-государственного партнерства привлечь инвестиции в развитие авиационного узла областного центра. Планировалось к 2020 г. довести пассажиропоток до 3 млн человек в год [12].

Для закрепления успеха губернатор сменил генерального директора, назначив В.В. Никифорова, работавшего до этого первым заместителем генерального директора авиакомпании «Ангара».

Формальных оснований освободить предыдущего руководителя — К.Е. Былинина, не было. Производственные и финансовые показатели выглядели весьма успешно. За время его управления аэропортом с 2007 г. был реализован ряд крупных проектов: проведена реконструкция терминала внутренних линий, увеличена длина взлетно-посадочной полосы до 3564 м, закуплено более 200 единиц техники, получено разрешение на прием и обслуживание таких крупных воздушных судов, как Боинг 747 и 777, Аэробус А330, открыты десятки новых рейсов. В 2014 г. пассажиропоток достиг рекордного уровня — 1 720 000 человек.

Аэропорт Иркутска по итогам работы в 2014 г. стал обладателем Первой национальной премии «Воздушные ворота России», получил награду «Лучший коммерческий аэропорт России», вошел в Национальный реестр «Ведущие организации транспорта России».

Но смена собственника, как это бывает в реальной практике, преопределила смену руководства. Однако К.Е. Былинин не особенно пострадал. Топ-менеджмент ОАО «Аэропорты регионов» пригласил его на должность исполнительного директора аэропорта «Курумоч» (г. Самара). Иркутск в рейтинге крупнейших аэропортов России в 2015 г. — восемнадцатый, тогда как — «Курумоч» — одиннадцатый [8].

Но планы С.В. Ерощенко в отношении иркутского аэропорта рухнули после его неожиданного поражения в ходе губернаторских выборов в сентябре 2015 г. Судя по дальнейшим событиям, у нового губернатора — С.Г. Левченко, оказались иные намерения. Сразу после избрания губернатор меняет руководство аэропорта, назначая исполняющим обязанности генерального директора предприятия А. Рендоровского, а председателем совета директоров — бывшего депутата Законодательного собрания Иркутской области Ю. Фалейчика.

На первой большой встрече с журналистами в октябре 2015 г. С.В. Левченко заявил о намерении обсудить вопрос развития аэропорта с руководством ОАО «Ростехнологии» (С. Чемезов). Однако, «Ростех», делавший ставку на победу С.В. Ерощенко, перестал участвовать в переговорах с новым губернатором.

В течение мая — июня 2016 г. на собственные средства аэропорта общей суммой в 390 млн р. были проведены работы по реконструкции центральной части взлетно-посадочной полосы длиной около 900 м [2].

Губернатор, не скрывая удовлетворения достигнутым результатом, объявил о договоренности с компанией «Новпорт», специализирующейся на развитии региональных аэропортов России. Предполагалось, что эта компания без конкурса получит контрольный пакет (50 % плюс одну акцию) авиапредприятия. Полная стоимость пакета должна была составить 1,5 млрд р. По мнению специалистов, эта сумма не выдерживала никакой критики. При общей ежегодной выручке более 2 млрд р. и прибыли от 400 до 500 млн р., цифра, на первый взгляд, выглядела несерьезной [11].

На губернатора и правительство обрушился вал критики из СМИ, подконтрольных оппонентам исполнительной власти. Не учитывалось, что помимо иркутского аэропорта в общий пакет инвестиционных обязательств, вошло «обременение» в виде одиннадцати местных аэропортов области: Бодайбо, Братска, Ербогачена, Железногорска-Илимского, Жигалово, Казачинского, Качуга, Киренска, Мамы, Усть-Илимска и Усть-Кута.

Вероятно, при определении столь скромной стоимости пакета акций власть учитывала и невысокую привлекательность действующего авиапредприятия из-за неопределенности долгосрочных перспектив.

Но и «Базовый элемент» отреагировал на заявление губернатора, пояснив, что холдинг подтверждает свой интерес иркутскому аэропорту и выражает озабоченность появившейся информацией о достижении договоренностей по развитию авиаузла между правительством Иркутской области и компанией «Новаяпорт» без проведения конкурса.

Чтобы отбить возможные обвинения в рейдерстве и недобросовестном партнерстве «Базовый элемент» заявил о готовности развивать иркутский аэропорт, а также малые региональные аэропорты и посадочные площадки в небольших населенных пунктах Иркутской области на условиях государственно-частного партнерства.

Шум, поднятый в печатных и электронных СМИ, заявления такого крупного игрока на рынке воздушного транспорта, как «БазЭл», обратили внимание на проблему со стороны Федеральной антимонопольной службы. Начальник управления по борьбе с картелями ФАС Андрей Тенишев сообщил, что если власти Иркутской области не выполнят предостережение Федеральной антимонопольной службы о недопустимости совершения сделки без конкурса, то может быть возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства [6].

В ответ на критику С.Г. Левченко неоднократно публично заявлял, что аэропорт при любых условиях останется в собственности Иркутской области. По его словам аэропорт не для того был передан в собственность субъекта федерации, чтобы затем отдать его в частные руки. «Это — стратегический объект. Тем, кто им интересуется, важна дальнейшая его продажа. Но тогда не будет гарантии развития актива, которое нужно нам. Область должна влиять на весь процесс модернизации аэропорта и строительства нового», — заявил Сергей Левченко на пресс-конференции, состоявшейся в Иркутске в начале августа.

Однако, в конце июля 2016 г. в Иркутске было зарегистрировано акционерное общество «Новаяпорт-Иркутск». Владелец — ООО «ИК АЕОН», хозяином которой являлся упоминавшийся ранее Роман Троценко.

В декабре 2016 г. стало известно, что в Иркутске создана управляющая компания (рабочее название — «ИркутскАэроИнвест»), в которую в равных долях вошли «Новаяпорт-Иркутск» и Корпорация развития Иркут-

ской области. Предполагалось, что ей будет передано все управление имуществом аэропорта.

По мнению экспертов, лоббирующих интересы оппонентов губернаторской команды, опасность этого шага заключается в том, что при совершении определенных, законных операций управляющая компания может заложить все имущество аэропорта или взять под него кредит, вследствие чего аэропорт перейдет в собственность компании «Новпорт», но уже бесплатно.

Возможно, в этом и заключался главный финансовый интерес компании «Новпорт». Исходя из методик предоставления банковских кредитов под залог, а также объемов прибыли, кредитная емкость иркутского аэропорта оценивается в 7 млрд. руб. Схема представляется простой и гениальной. Под залог государственного имущества у банка берется кредит, на него строится новый терминал аэропорта, который является уже частной собственностью [1].

Возникает вопрос о феномене Р. Троценко и причинах его деловой успешности.

В 2009–2012 гг. Р. Троценко возглавлял объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). Затем становится советником президента компании «Роснефть» И. Сечина в качестве куратора шельфовых проектов. Уже тогда за ним тянулся след не очень чистых финансовых дел. Например, в 2014 г. новым руководством ОСК в прокуратуру были направлены материалы о нецелевом расходовании 14 млрд р., выделенных правительством для финансового оздоровления Амурского судостроительного завода.

В 2013 г. тандем Сечин — Троценко переиграли ослабленную судостроительную корпорацию в борьбе за проект по строительству верфи крупнотоннажных судов «Звезда» на Дальнем Востоке.

В 2014–2015 гг. экспансия и рейдерство у Р. Троценко были не так успешны. Не удалось выиграть конкурс за управление красноярским аэропортом «Емельяново». В борьбе за иркутский аэропорт «Новпорт» столкнулся с могущественным конкурентом — «Ростехнологии». Аналитики связывали эти относительные неудачи с якобы ослаблением политических позиций И. Сечина. Электронная общественно-политическая газета «The Moscow Post», специализирующаяся на разоблачительных материалах, в сентябре 2016 г. прогнозировала скорую отставку руководителя «Роснефти» и начало уголовного преследования обоих потенциальных фигурантов [3]. Правда, после ареста А. Улюкаева и суперсделки «Роснефти» с консорциумом Glencore и Qatar Investment Authority, такие прогнозы выглядят, конечно, нелепыми.

Не все в порядке и с крупнейшим активом в холдинге «Новпорт» — аэропортом «Толмачево», являющимся стопроцентной собственностью Р. Троценко. Выручка за 2015 г. составила более 5 млрд р. Пассажиро-

поток — около 4 млн. человек. Но в 2014 г. выручка составляла более 9 млрд р. Анализ отчетов о финансовой деятельности предприятия показывает резкое сокращение доходов от продажи товаров и сохранение объемов продаж услуг. Удивительно, но при почти двойном падении объемов выручки размеры чистой прибыли увеличились с 1 087 581 тыс. р. до 1 362 467 тыс. р. [4]. Уравнять доходы и расходы смогли только за счет значительного сокращения инвестиционной составляющей и экономики заработной платы.

Для сравнения АО «Международный аэропорт Иркутск» показал примерно одинаковые объемы выручки в 2014 и 2015 гг.: более 2 млрд р. при таких же стабильных размерах чистой прибыли: 357 и 369 млн р. соответственно [5].

Из-за сложного финансового положения федерального бюджета была отложена, ориентировочно на 2019 г., реконструкция аэродромного комплекса аэропорта «Толмачево». Федеральная составляющая здесь оценивалась в 8 млрд р. Можно представить глубокое разочарование олигарха невозможностью «распила» столь значительных средств.

Насколько экономически и административно самостоятелен Р. Троценко? Стоит ли за его спиной могущественный покровитель в лице руководителя крупнейшей нефтяной компании России? Во всяком случае, то упорство, с которым «Новаяпорт» прорывается на иркутскую площадку и явное желание областной администрации поддержать именно эту компанию, может свидетельствовать об определенной доле аффилированности упомянутых ранее лиц.

Однако и ставка на другого претендента — ГК «Базовый элемент», не выглядит идеальной. В области и так слишком «много» этого холдинга: три гидроэлектростанции, девять ТЭЦ, ОАО «Востсибуголь» с разрезами «Азейский», «Мугунский», «Черемховский» и «Жеронский», Братский и Иркутский алюминиевые заводы. Возможно, С. Левченко выступает в роли экономиста-прагматика, считающего, что «нельзя класть яйца в одну корзину»? Почему бы О. Дерипаске не начать доказывать приверженность интересам Иркутской области в части развития авиационной инфраструктуры с Братского аэропорта, влачащего совершенно жалкое существование? Или совместно группой «Илим» не начать восстановление Усть-Илимского аэропорта. И в том и в другом городе активы «Базэла» значительно серьезнее, чем в Иркутске.

В заключение отметим, что наиболее важный элемент воздушно-транспортной инфраструктуры Иркутской области и Восточной Сибири — Иркутский аэропорт, находится на очень важном, если не судьбоносном этапе своей истории. И от того, как областное правительство распорядится одним из последних привлекательных активов, зависит будущее предприятия, имидж и репутация исполнительной власти региона.

Список использованной литературы и источников

1. Батутене С. Левченко: не продам, но пользоваться разрешаю [Электронный ресурс] / С. Батутене // МК в Иркутске : сайт. — Режим доступа : <http://baikal.mk.ru>
2. В аэропорту Иркутска реконструировали взлетно-посадочную полосу [Электронный ресурс] // Деловой авиационный портал АТО.RU. — Режим доступа : <http://www.ato.ru/content>.
3. Волков С. «Запасные аэродромы» Романа Троценко? [Электронный ресурс] / С. Волков // The Moscow Post : сайт. — Режим доступа : <http://www.moscow-post.com>.
4. Годовая бухгалтерская отчетность АО «Аэропорт Толмачево», форма 2 по ОКУД [Электронный ресурс] // АО «Аэропорт Толмачево» : сайт. — Режим доступа : <http://www.e-disclosure.ru/portal>.
5. Годовая бухгалтерская отчетность АО «Международный аэропорт Иркутск», форма 2 по ОКУД [Электронный ресурс] // АО «Международный аэропорт Иркутск» : сайт. — Режим доступа : <http://www.e-disclosure.ru/portal/files>.
6. Иркутский аэропорт: глава ФАС дает настоятельные советы Сергею Левченко [Электронный ресурс] // ИА «БЕЗФОРМАТА.RU». — Режим доступа : <http://irkutsk.bezformata.ru>.
7. Кому принадлежат аэропорты России [Электронный ресурс] // Электронная газета «Век». — Режим доступа : <https://wek.ru/komu-prinadlezhat-aeroporty-rossi>.
8. Определился список 20 крупнейших аэропортов России [Электронный ресурс] // Деловой авиационный портал АТО.RU. — Режим доступа : <http://www.ato.ru/content>.
9. Подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» [Электронный ресурс] // Федеральное агентство воздушного транспорта : сайт. — Режим доступа : <http://favt.ru/deyatelnost-fcp>.
10. Развитие аэропорта Иркутска и строительство нового авиаузла оценили в 20 млрд. рублей [Электронный ресурс] // ИА «Интерфакс». — Режим доступа : <http://realty.interfax.ru/ru/news>.
11. Раскрытие информации [Электронный ресурс] // АО «Международный аэропорт Иркутск». — Режим доступа : <http://iktport.ru/index.php>.
12. Указ Президента РФ о передаче Иркутского аэропорта в собственность области подписан и обнародован [Электронный ресурс] // ИА «Телеинформ». — Режим доступа : <http://baikal-info.ru>.

Информация об авторе

Волосов Евгений Николаевич — доктор исторических наук, профессор кафедры гуманитарных и социально-политических дисциплин, Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации, 664047, Иркутск, ул. Коммунаров, 3, e-mail: volosov@rambler.ru.

Author

Evgeny N. Volosov — Doctor of History, Professor, Department of Humanitarian and Socio-Political Disciplines of the Irkutsk Branch of Moscow State Technical University of Civil Aviation, 3 Kommunarov St., Irkutsk, 664003, e-mail: volosov@rambler.ru.