flycentralasia

АВТОРСКАЯ КОЛОНКА

Аэропорт не создаёт трафик сам: что показали новые аэропорты Центральной Азии

Бывший региональный менеджер IATA по Центральной Азии Джордан Карамалаков сравнивает аэропорты Ашхабада, Астаны, Туркестана и Иссык-Куля и делает вывод: инфраструктура окупается там, где есть спрос, а не там, где она построена. Авторская колонка о прогнозах трафика, моделях управления и финансировании региональных аэропортов.

Джордан Карамалаков

flycentralasia.com · info@flycentralasia.com

Русская версия

Страна: Центральная Азия **Тема:** Аналитика: аэропорты и инфраструктура

> *Авторская колонка. Мнение автора может не совпадать с позицией flycentralasia.*

В последнее время много новостей о новых аэропортах и реконструкции полос и терминалов во всех странах Центральной Азии. Джордан Карамалаков, авиаконсультант и бывший региональный менеджер IATA по Центральной Азии, делится наблюдениями о том, как развивается аэропортовая система региона.

Три истории, где реальность не оправдала ожиданий

Автор начинает с 2016 года, когда в Ашхабаде открылся новый аэропорт, в который инвестировали более 2,2 млрд долларов. По его оценке, такой масштабный и роскошный проект стал противоположным примером по сравнению со вторым терминалом в Астане, построенным перед ЭКСПО-2017: очень эффективным и недорогим объектом. Прошедшее десятилетие, считает автор, показало ожидаемое. В Ашхабад сегодня летают только четыре иностранных перевозчика, и избыточная мощность очевидна. Международный терминал в Астане оказался слишком мал для столицы, население которой удвоилось, а деловые и политические контакты стали интенсивнее.

Автор признаёт, что лично наблюдал строительство второго терминала Астаны с первого дня и тоже считал, что объект будет обслуживать международные рейсы в столицу долго. Он оказался неправ: население выросло стремительно, как и международные связи. Сегодня Министерство транспорта и акимат Астаны подписали соглашение с сингапурской компанией о строительстве нового аэропорта на новой площадке и об управлении им. Судьба нынешнего аэропорта пока неясна. В качестве ориентира автор приводит Стамбул: старый аэропорт имени Ататюрка после 2020 года используется только для деловой и государственной авиации, это более 25 000 движений в год, или около 75 в день. Новый аэропорт IGA на западе, базовой аэропорт Turkish Airlines, по словам автора, вероятно, самый загруженный в Европе, а на востоке работает второй крупный аэропорт Сабиха Гёкчен, где главный игрок — Pegasus. Если трафик есть, аэропорты существуют для его обслуживания.

Первым аэропортом, открытым в Казахстане после 2020 года, стал аэропорт Туркестана. Его построили на новой площадке в рекордно короткие сроки всего за 160 млн долларов, и автор называет это достижением. Расчётная мощность — 3 млн пассажиров в год. Аэропорт должен был обслуживать не только областной центр, но и туристический поток в Южный Казахстан с его историческими памятниками. Первоначальный всплеск иностранных туристов спал, а ожидаемые международные перевозчики не пришли. Приблизиться к проектной мощности, по оценке автора, не удалось.

Общее у всех трёх случаев, по словам автора: реальность не подтвердила ожиданий. Знаменитый аэропорт Ашхабада хорошо обслуживает национального перевозчика, но не привлёк иностранных. Аэропорт сам не создаёт трафик, даже если многие эксперты будут яростно возражать против такого утверждения.

Курортные аэропорты

Ещё одна тенденция, которую отмечает автор, — энтузиазм по поводу строительства аэропортов в туристических районах.

Аэропорт Урджар у озера Каракол в Казахстане сертифицирован для регулярных рейсов около десяти лет назад ради авиакомпании «Южное небо» с её Ан-24. В следующем году реконструкция терминала будет завершена. Текущий трафик — 12 рейсов в неделю. В следующем году должен быть готов и новый международный аэропорт Кендерли на побережье Каспийского моря. Ожидания — 1,3 млн пассажиров в год, включая гостей из Узбекистана, России и Азербайджана. Автор считает эти ожидания очень оптимистичными. Возможно, через 10–15 лет, когда курортная инфраструктура разовьётся достаточно, аэропорт сыграет решающую роль в привлечении отдыхающих.

Озеро Иссык-Куль в Кыргызстане сочетает чистый воздух, голубую воду и живописные горы, идеально для летнего отдыха и зимних лыж, но добираться туда непросто. На обоих берегах озера есть небольшие международные аэропорты: Иссык-Куль (бывший Тамчи) и Каракол. Полоса Иссык-Куля обновлена в 2016 году и оснащена для приёма самолётов уровня A320 и B737. На практике иностранные перевозчики начали летать туда сразу, в том числе вне сезона. Каракол по-прежнему ограничен самолётами не крупнее Dash-8 или ATR-72, и это, считает автор, реальное препятствие для доказательства жизнеспособности.

Выводы автора о прогнозах и туризме

> Реалистичный прогноз трафика необходим для правильного планирования любого нового аэропорта. Нелегко оценить, насколько аэропорт реально увеличивает число туристических поездок. Связность важна для местных сообществ, но если деловая среда неблагоприятна, число пассажиров не покроет затраты.
>
> Привлекательность города или курорта непостоянна. Когда территория становится значительно доступнее, туристы приезжают большими волнами. Но так только в начале. Через два-три года, если ничего не меняется, конкуренция в туризме замедляет трафик, и аэропорт сталкивается с финансовыми проблемами.

Две модели управления

Автор выделяет два подхода к финансовой устойчивости всей аэропортовой системы.

В Кыргызстане и Узбекистане правительства объединили все аэропорты под одной крышей — в государственном холдинге. По мнению автора, для развивающихся рынков это пока единственное решение: традиционно крупные аэропорты становятся локомотивами для новых и малых. Системой проще управлять из одного центра: распределять инвестиции по реальным приоритетам, проводить единые закупки, координировать обучение персонала. Обратная сторона: малые аэропорты в такой системе могут меньше стремиться искать дополнительные доходы, брать на себя риски и привлекать частных инвесторов.

Автор также отмечает, что в обеих странах администрации аэропортов создали собственные авиакомпании. На первый взгляд это хорошо: такие перевозчики занимают нишу малорентабельных внутренних рейсов с низкой плотностью. Но только вначале: за короткое время эти перевозчики выходят на международные рынки и конкурируют с местными частными авиакомпаниями. У дочерних авиакомпаний аэропортов всегда есть преимущества владельца и это входит в противоречие с принципами свободной конкуренции.

Казахстан выбрал другой путь: концессии для крупных игроков и бюджетная поддержка для тех, кто не может покрыть расходы, но чьё существование важно для связности между регионами огромной страны (2,7 млн кв. км). У подхода есть сильные и слабые стороны. Если у концессионера есть деньги, опыт и

добрая воля, результат виден. Автор называет Алматы с TAV Airports и Актау с ATM Group примерами успеха. Аэропорты Шымкента и Тараза опираются на SCAT. Некоторые ищут частных инвесторов, как Караганда, где планируется крупный карго-бизнес. Региональный аэропорт с тремя-четырьмя рейсами в день не сможет покрыть все операционные расходы: крупные неавиационные доходы типичны для больших аэропортов, а кафе и магазины в малых не дадут достаточно средств. Поэтому, считает автор, субсидии необходимы, ведь без регулярных, надёжных и недорогих авиасообщений страдают бизнес и социальные связи.

Топливо как инструмент финансирования: «порочный круг»

Годами отсутствие устойчивой системы субсидирования региональных аэропортов толкало их руководителей добавлять надбавку к цене авиатоплива. Автор не рекомендует эту практику и называет её «порочным кругом»: высокая цена топлива, более высокие тарифы на перевозки, меньший спрос, нет прибыли у авиакомпаний, сокращение числа рейсов. По его словам, цена топлива «в крыло» в некоторых аэропортах была на 30% и более выше стандартной, например, в Западной Европе. Дилемма жёсткая: без дохода от топлива аэропорт не покрывает затраты, а высокая цена не пускает новые авиакомпании. Насколько известно автору, Казахстан уже улучшил ситуацию: недавно объявлено, что аэропорт Астаны, как и некоторые другие, передал поставки топлива КМГ-Аэро, государственной компании, созданной несколько лет назад именно для стабильных поставок по справедливой цене. Лучше, считает автор, обеспечивать работу аэропортов достаточными субсидиями аэропортам и на билеты по определенным маршрутам, а не использовать топливо как инструмент финансового обеспечения.

Выводы автора

Деньги. Главный вопрос — наличие средств на инвестиции в инфраструктуру. Они не окупаются быстро: минимальный срок, по мнению автора, 30 лет. Реально в Центральной Азии два варианта: сильная поддержка государства или крупный иностранный инвестор. Региональные администрации и местный бизнес для этого, как ожидает автор, не подходят. Концессионер смотрит на прибыльность и не пойдёт туда, где прибыли не будет в обозримом будущем. Государству, напротив, нужно видеть общую картину и инвестировать аккуратно, прежде всего чтобы обеспечить связность.

Типы самолётов. Короткие самолёты в Центральной Азии не очень популярны. В ранних планах Vietjet при приобретении Qazaq Air нынешнего парка Bombardier Q400 не было, и автор надеется, что позиция пересмотрена. В Кыргызстане дочерняя компания аэропортового холдинга Asman Airlines остаётся с такими самолётами. Большие самолёты семейств A320 и B737 на коротких маршрутах нерентабельны.

Международное партнёрство. Аэропорты считаются стратегическими объектами и частью национальной безопасности, но в нынешний сложный период автор советует искать международное партнёрство независимо от формы собственности: опыт и связи партнёра помогут устойчивости операций и финансовым результатам. Необязательно в форме концессии: краткосрочные договоры на управление исключать не стоит.

Безопасность и ISAGO. Безопасность полетов — приоритет номер один. Лучший инструмент оценки текущего уровня безопасности, по мнению автора, — ISAGO, аудит безопасности наземного обслуживания IATA. Присутствие в реестре ISAGO много значит для любой авиакомпании, которая собирается летать в аэропорт. Насколько известно автору, несколько казахстанских аэропортов успешно прошли аудит, но полный список сертифицированных по ISAGO аэропортов предоставляется только авиакомпаниям - членов ИАТА.

Зелёная энергия - повестка дня. Автор считает, что нужно внедрять «зелёные практики» и исключать там, где возможно, использование топлива из углеводородов не через десятилетиями, а в ближайшем будущем. Электромобили, фотоэлектрические установки и другие меры внедрять нелегко, иногда дорого, но чёткие планы соответствия стандартам ИКАО, IATA и ACI для аэропортов Центральной Азии более чем необходимы. Сегодня «быть зелёным» — синоним «быть современным».

Что это значит для бизнеса

Для инвесторов и концессионеров: решающий вопрос не сколько стоит построить аэропорт, а какой трафик там реально появится.

Для проектировщиков и консультантов: растёт спрос на независимую оценку прогнозов.

Для поставщиков топлива и аэропортов: единый поставщик по справедливой цене снимает барьер для новых авиакомпаний.

Для операторов наземного обслуживания и аэропортов: ISAGO и зелёные планы становятся конкурентным преимуществом.

Об авторе

Джордан Карамалаков — авиаконсультант, наблюдатель и комментатор отрасли (Болгария). В 2007–2019 годах региональный менеджер IATA по Центральной Азии в Астане, до этого страновой менеджер IATA в Болгарии. В 2005-2006 и 2019–2020 годах председатель совета директоров Bulgaria Air, после 2022 года - старший консультант по авиационному менеджменту.

КОНСУЛЬТАЦИИ АВТОРА

Если вашей компании, аэропорту или проекту интересна консультация автора, напишите нам на **info@flycentralasia.com** — мы свяжем заинтересованные стороны с Джорданом Карамалаковым.