

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

ГОСЗАКУПКИ

Деньги на взлёт

Накануне приватизации в Большом Савино
решили перевыполнить инвестиционную программу

Филипп Ардовский

ОАО «Международный аэропорт «Пермь» продолжает кампанию по закупке дорогостоящей спецтехники. Вслед за перронным автобусом стоимостью 18,5 млн руб., о чём уже сообщал «Новый компаньон», аэропорт намерен приобрести аэродромную снегоуборочную подметально-продувочную машину. Её цена может составить 55,1 млн руб.

По мнению экспертов, закупка новой техники может быть связана с подготовкой ОАО «Международный аэропорт «Пермь» к приватизации и необходимостью освоения до её начала имеющихся финансовых ресурсов — на данный момент единственным собственником предприятия остаётся краевое правительство. Кроме того, по словам одного из респондентов «Нового компаньона», в конце июня прошло годовое собрание акционеров аэропорта, на котором было принято решение направить часть полученной в прошлом году прибыли на инвестиционные цели.

Впрочем, в протоколах собрания акционеров фигурирует сумма в 65,95 млн руб. Если сделки по покупке автобуса и снегоуборщика состоятся, то годовой инвестиционный лимит будет даже немножко превышен — примерно на 7,5 млн руб.

В пресс-службе аэропорта по-прежнему воздерживаются от каких-либо комментариев по вопросам закупок предприятия. Ответа на сделанный ещё в июне запрос об обоснованности цены приобретения перронного автобуса «Новый компаньон» так и не получил.

Результаты «автобусного» тендера были подведены на минувшей неделе. Как следует из официальных протоколов торгов, к участию в них были допущены две компании из четырёх, подавших заявки. Зарегистрированному в Орловской области ЗАО «Завод специальной техники» фактически досталась роль «спарринг-партнёра» при победителе аукциона, которым было признано московское ООО «Технотрейд». Итоговая цена автобуса, предложенная «Технотрейдом», оказалась лишь на 1% ниже первоначальной цены торгов и составила 18,45 млн руб.

Аукцион по покупке снегоуборщика должен пройти на этой неделе. По неофициальной информации, не будет ничего удивительного, если торги пройдут по тому же сценарию и их снова выиграет «Технотрейд». Предложенный им дисконт вряд ли превысит 2%.

Вопреки высказывавшимся опасениям, выигравшая «автобусный» аукцион компания вовсе не является фирмой «однодневкой». Согласно реестру поставщиков электронной площадки «Росэлтрг», через которую проходило размещение заказа, владельцем 99%-й доли в уставном капитале «Технотрейда» является гражданин Литвы Дмитриюс Очкнас.



Второй соучредитель «Технотрейда» — житель Москвы Андрей Шамриков.

Дмитриюс Очкнас больше известен в качестве директора по продажам компании CAVAG, которая уже как минимум десятилетие работает с аэропортами стран постсоветского пространства и считается одним из лидеров рынка аэродромной техники. На данный момент CAVAG представляет в России интересы примерно 20 мировых производителей спецоборудования. Скорее всего, ООО «Технотрейд» будет использовано CAVAG как юридическое лицо, через которое можно заключить контракты с покупателем в Перми.

По словам одного из руководителей наземных технических служб сургутского аэропорта, который и по пассажиропотоку, и по оснащённости превосходит Большое Савино, в принципе, это хоро-

шо, когда владельцы аэропортов вкладывают значительные средства в приобретение новой техники, тем самым повышая безопасность авиаперевозок. От оценки обоснованности многомиллионных затрат на приобретаемые в Перми снегоуборщики и перронный автобус он тем не менее воздержался.

«Трудно сказать, сколько может стоить та же снегоуборочная машина, не зная её комплектации. Цены на подобную технику начинаются где-то от 20 млн руб. за бывшие в эксплуатации машины — и уходят в бесконечность. Чем лучше комплектация — тем дороже. За 55 млн руб. действительно можно приобрести очень качественную новую снегоуборочную машину одного из европейских производителей», — считает специалист. ■

ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ

«Сегодня основным конкурентом Перми является вовсе не Екатеринбург, а московские аэропорты»

По информации «Нового компаньона», на днях аэропорт Кольцово (Екатеринбург), находящийся под управлением УК «Аэропорты регионов» (входит в холдинг «Ренова»), распространил по туристическим агентствам перечень авиарейсов из Перми в различные точки мира со стыковкой на своей территории. В пакетах документов для туроператоров были и так называемые «сквозные тарифы» на рейсы, включающие стыковку в Кольцово.

Директор УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский, отвечая на вопрос журналистов о «подлётном аэропорте», заявил: «Задача — не убить пермский аэропорт, а развивать его, чтобы инвестиции «отились».

Евгений Красиков, директор по стратегическим коммуникациям УК «Аэропорты регионов»:

— Рассылка пермским турфирмам была, но она не является чем-то новым. Авиарейс Пермь — Екатеринбург летает уже полтора года. Единственное нововведение в том, что раньше было шесть рейсов в неделю, сейчас будет девять. Но это сезонный фактор — лето. Плюс к тому рейс загружен и попал теперь под программу субсидирования.

Турфирмам не предложили что-то новое, а просто напомнили о такой, давно существующей, возможности. При этом сквозные тарифы не распространяются на чартерные рейсы, так что пермских туристов Екатеринбург точно не оттянет.

По мнению Красикова, если у Перми и есть конкурент в этом плане, то это не Екатеринбург, а Москва.

Евгений Красиков:

— Сегодня основным конкурентом Перми является вовсе не Екатеринбург, а московские аэропорты. На маршруте Пермь — Екатеринбург летает самолёт Embraer-120, в котором 30 кресел. Это меньше, чем места в автобусе. Сравните это с тем, сколько пассажиров ежедневно и на каких самолётах летают из Перми в Москву.

Когда пассажиры необходимо лететь в другой город (не Москву), но прямого рейса из Перми нет, то подавляющую часть пассажиропотока оттягивают именно аэропорты Московского авиаузла. Например, в 2011 году пермяков, летящих в города, в которые нет прямых рейсов из Перми, через Москву было 526 тыс. человек, в то время как через Екатеринбург с теми же целями улетели только 400 пермяков. Это несопоставимые цифры, и они наглядно иллюстрируют, что Кольцово, несмотря на близость к аэропорту Перми, не является конкурентом последнего. Сегодняшняя стратегия развития аэропорта Кольцово ориентирована на развитие «внешнего» трафика, прежде всего международного, и не будет оказывать конкурентного влияния на развитие локального авиарынка Перми. Напротив, развитие локального авиарынка Перми является нашей ключевой задачей как инвестора аэропорта.

Второй нашей целью будет являться переориентирование туристических потоков, следующих через Москву, на прямые рейсы из Перми, что в силу значительности объёмов также не является предметом конкуренции с аэропортом Екатеринбурга.