

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Формы собственности в аэропортах

Кто и как управляет ею

Многоликость форм собственности и сопровождающие их аббревиатуры порой ставят в тупик специалистов отрасли. Что стоит за аббревиатурами ЗАО, ОАО, ООО, ФГУП, МУП? Кто является собственником этих компаний и предприятий и какое имущество ему принадлежит? Кто финансирует текущее содержание и обновление имущества, какова структура и механизм управления имуществом? На все эти вопросы должна была ответить 36-я Московская международная конференция аэропортов «Формы собственности в аэропортах. Механизмы управления», которая прошла 29 октября в гостинице «Аэростар».

На конференции были рассмотрены такие вопросы как роль государства и развитие федерального имущества, пути и методы повышения эффективности управления федеральным имуществом, роль и значение казенных предприятий, эффективность системы деятельности управляющих компаний, достижение максимальной эффективности от акционерной собственности, стабилизация авиаперевозок в кризисное состояние экономики страны, инвестиционная политика в развитии инфраструктуры аэропортов.



В первой сессии «Государственная собственность. Эффективность управления» выступил начальник развития аэропортов Росавиации А. Авдонин, который рассказал о стратегии реализации Федеральной целевой программы развития аэропортов России на 2010 год. О том, как обеспечить эффективность управления государственным имуществом в аэропортах федерального значения говорил в своем выступлении заместитель генерального директора ФГУП «АГА» О. Овсянников. С докладом «Федеральное казенное предприятие. Оценка эффективности» выступил заместитель генерального директора ФКП «Аэропорты Севера» О. Роголев. О государственном контроле и эффективности управления на примере аэропортов Франции говорил в своем выступлении аташе по вопросам гражданской авиации посольства Франции в России Тибо Лальман.

По давней традиции в рамках работы конференции прошла выставка оборудования, техники и технологий, применяющихся в аэропортах.

Серию досмотровых комплексов нового поколения, предназначенных для досмотра ручной клади, багажа и тяжелых грузов, представляло на своем стенде ОАО «В/О «Авиаэкспорт» (подразделение «Аэродроммаш»). Эта техника превосходит по своим характеристикам многие зарубежные аналоги.

Принципиально нового метода персонального контроля человека при досмотре можно добиться с помощью установки «Нотоскап». Пассажирам нет необходимости во время досмотра снимать одежду. Запрещенные к провозу предметы выявит цифровой низкодозовый рентгеновский сканер. Время сканирования составляет пять секунд, что сокращает в целом процедуру досмотра до 20 секунд. Он абсолютно безопасен и соответствует требованиям Федерального закона РФ «О

радиационной безопасности населения». Пассажир может без опаски проходить через эту установку 800 раз в год и более.

Абсолютно нового поколения программные методики, электроника и алгоритмы обработки изображений используются и в установках «Инспектор». Они имеют функцию идентификации опасных предметов. Установка с помощью специальной программы выделит красным квадратом опасный предмет, например, нож, а наркотик — в голубой. Оператор может, не останавливая досмотр, запи-

сать изображение и передать его другому работнику службы, непосредственно производящему личный досмотр. В 2006-2007 годах в российские аэропорты было поставлено более 120 таких интроскопов.

Большой спектр оборудования — системы, позволяющие обнаруживать следы опасных веществ и экспресс-анализаторы состава неизвестных химических соединений производства Smiths Detection демонстрировала на выставке компания «Влибор Системс». Это и портативные ручные анализаторы, и автономные автоматические устройства мониторинга окружающей среды, и порталы высокоэффективного контроля пассажиропотока. Диапазон обнаруживаемых и идентифицируемых веществ — взрывчатые, наркотические, боевые отравляющие вещества, токсичные промышленные химикаты.

Широко известная на рынке аэродромного оборудования компания «Коминвест-АКМТ», которая выпускает технику, предназначенную для обслуживания пассажиров, обработки багажа и грузов, содержания ВПП. Эта инженеринговая компания осуществляет монтаж лучшего европейского оборудования на различные российские шасси. При необходимости это оборудование дорабатывается под российские условия. Среди поставляемой в отечественные аэропорты техники — ведущие западные бренды: тягачи «Douglas», противообледенительные машины компании «Vestergaard», трапы «Mallaghan», вакуумные подметально-уборочные машины «Veam» и другие.

Компания согласовала применение импортных комплектующих на вакуумные аэродромные машины на шасси КаМАЗ, которые выпускаются серийно. Таких машин поставляется в российские аэропорты порядка десяти в год. Причем темпы поставок растут.

— Наша задача, — рассказы-



вает генеральный директор компании «Коминвест-АКМТ» Александр Борисович Халецкий, — расширить номенклатуру выпускаемой продукции и замкнуть технологическую цепочку с тем, чтобы оснастить всю структуру аэропорта. Чтобы руководитель аэродромной службы, обратившись в нашу компанию, мог решить любую свою задачу на лучшем техническом уровне. Чтобы для него это было экономически выгодно. Своим заказчикам мы стараемся предложить именно то, что им необходимо. Если это, скажем, региональный аэропорт, мы предлагаем ему какие-то средние решения, если столичный аэропорт — то дорогую технику, соответственно высококачественную.

Компания имеет свои сервисные центры, оснащенные всем необходимым для ремонта оборудования и аппаратурой для тестирования узлов. В Челябинске создан сервисный центр «Коминвест-Урал», в Новосибирске — «Коминвест-Сибирь», в Казани — «Коминвест-Поволжье». Есть у компании и свое собственное представительство в Санкт-Петербурге.

В очередной раз участвовала в выставке и известная российская компания «Авиаисток», которая привезла на экспозицию в «Аэростар» источник электропитания для воздушных судов «Аист 3С» — модуль компании «Hitzinger», установленный на шасси российской автомашины «Валдай». Отличительные черты этой машины — простота эксплуатации и высокая надежность.

— В условиях нынешнего кризиса, — рассказывает заместитель генерального директора НПО «Авиаисток» Сергей Беляков, — мы стараемся держать набранную высоту, стараемся не только производить уже известную в аэропортах технику, но и разрабатывать новую. Сейчас, например, наши специалисты работают над созданием отечественной установки для подогрева воздуха в салонах воздушных судов любых типов. Думаю, мы продемонстрируем ее на следующей выставке, которая пройдет в мае в рамках 37-й Мос-

ковской международной конференции аэропортов.

Светодиодные светильники наружного и внутреннего освещения демонстрировала на своем стенде компания «Торговый дом Инсемакс трейд», работающая на отечественном рынке вот уже два года. Основное их преимущество: сверхдолгий срок службы — более 100 тысяч часов. Посудите сами: при эксплуатации светодиодных светильников 12 часов в сутки они будут работать 24(!) года. Они стойки к механическим воздействиям и вибрации, могут работать при очень низких температурах, мало потребляют электроэнергию и имеют высокий КПД при светоотдаче. При изменении напряжения в сети яркость их света не меняется. Изготавливаются в антивандальном исполнении.

В очередной раз участвовал в выставке и российский производитель комплексных решений по нестандартному оборудованию для мест общественного пользования, систем рекламодателей для аэропортов, вокзалов и торговых центров — компания «Desing&Development». Основные направления ее деятельности: оформление залов ожидания, разработка и производство пассажирской мебели, оформление зон регистрации пассажиров и паспортного контроля, зон туроператоров, создание систем навигации аэропорта и информационных комплексов.

С 1954 года работает на мировом авиационном рынке компания «Kronstenaviation». Она поставляет в российские аэропорты наземное электрооборудование для обслуживания воздушных судов фирмы Houchin и антиобледенительные жидкости. Главные достоинства источников питания — высокая надежность. Срок их эксплуатации достигает 15-20 лет. А преимущество антиобледенительной жидкости — экологическая чистота, ведь она производится на основе монопропиленгликоля, который является нетоксичным и полностью биоразлагаемым материалом.

Валерий ЦЕЮКОВ
Фото Вячеслава Ламзутова.

