



Национальный аэропорт Минск: полет нормальный



Недавний 2019 год был для Национального аэропорта Минск очень успешным: число пассажиров увеличилось до 5,1 миллиона, на предприятии даже задумались о строительстве нового терминала. Затем пришел 2020-й, мир накрыла пандемия, страны начали закрывать границы, и количество перелетов сократилось до минимума. Транспортная сфера на всей планете замерла. Но в Национальном аэропорту этой паузой распорядились очень разумно, и 2021 год предприятие заканчивает без убытков. Генеральный директор Вячеслав ХОРОНЕКО в интервью журналу «Экономика Беларуси» рассказывает, что изменилось снаружи и внутри аэропорта за это время, как новейшие технологии помогли повысить эффективность всех структур предприятия, сколько новых направлений открылось за последний год и с какими странами еще ведут переговоры.

– Вячеслав Васильевич, какие меры по обеспечению работы аэропорта были приняты в первую очередь, когда страны начали закрывать границы?

– Когда в марте 2020 года пассажиропоток начал сокращаться, мы были уже к этому готовы. Как только пошли разговоры о том, что COVID-19 может стать проблемой мирового уровня, наметили стратегию дальнейших действий в условиях спада темпов обслуживания. Был разработан антикризисный план, в который вошли всевозможные мероприятия по сохранению максимально эффективной работы Национального аэропорта. В первую очередь мы провели анализ рентабельности предприятия и выяснили, какие шаги нужно предпринять для оптимальной работы в реалиях наступившей пандемии.

Не секрет, что для авиационной индустрии 2020 год стал кри-

зисным, многие зарубежные авиакомпании и аэропорты сокращали персонал. Мы пошли иным путем и провели оптимизацию трудовых процессов. Так, на начало 2020 года у нас работало 3600 человек. На предприятии были довольно специфические подразделения, например официальный трансфер, который занимался перевозками пассажиров в/из аэропорта. В автопарке числилось 57 машин такси и около 150 водителей. Ввиду спада пассажиропотока и низкого спроса на данную услугу и, как следствие, низкой рентабельности это подразделение в августе 2020 года было расформировано, а его сотрудникам предложено перейти в другие специализированные службы аэропорта, где не хватало такого персонала.

Оптимизация коснулась порядка 40 % инженерного и руководящего состава, к тому же никто не отменял естественную текучесть

кадров. На данный момент в аэропорту численность сотрудников составляет около 2800 человек.

Специфика деятельности аэропорта требует наличия персонала определенной численности с учетом профессии и разряда. Решение вопросов использования рабочего времени имеет важное значение для эффективного протекания производственных процессов. Поэтому для грамотного распределения персонала в этом году мы внедрили модуль управления динамическими ресурсами. Он позволяет в автоматическом режиме распределять рабочую нагрузку на тех, кто задействован в обслуживании воздушных судов и пассажиров. Каждый из таких сотрудников может открыть программу в своем смартфоне и увидеть, чем будет заниматься в течение смены. Руководство в свою очередь может проанализировать эту нагрузку и при необходимости скорректировать ее.

Кроме того, еще в 2019 году мы начали внедрять специальное программное обеспечение «Навигатор С». Суть такая: на каждую работающую в аэропорту единицу техники установили оборудование, которое следит за расходом топлива, контролирует маршрут передвижения, фиксирует время, когда машина не задействована в производственном процессе. Такое же используем на аэродроме Орша, который является структурным подразделением Национального аэропорта. Поэтому, находясь даже за 200 километров отсюда, можем в режиме онлайн видеть происходящие там процессы.

С началом пандемии в тесном взаимодействии с госорганами Национальный аэропорт разработал и внедрил комплекс профилактических мер по защите здоровья пассажиров, гостей и сотрудников. Так, в рамках нашей совместной работы с Минздравом уже более года в аэропорту функционирует микробиологическая лаборатория, где авиапассажиры могут сдать тест на ковид.

УНП 60004856

Стараемся создавать максимально безопасные условия нахождения людей в аэропорту. В местах общего пользования расположены санитайзеры со средствами, обладающими противовирусной активностью, установлены тепловизоры. Повсеместно – например, в зонах ожидания, на выходах на посадку – размещены наклейки, напольная разметка, информирующие пассажиров о социальной дистанции. На стойках регистрации смонтированы защитные экраны для минимизации контакта сотрудника аэропорта и пассажира.

Кроме того, помимо уборки и дезинфекции залов и помещений в самом аэропорту, наши сотрудники обеспечивают обработку салонов воздушных судов специальными дезинфицирующими составами.

Мы очень серьезно подошли к антиковидным мерам, ведь это наша общая безопасность.

– И какие результаты дали все эти нововведения и антикризисный план?

– Они помогли Национальному аэропорту Минск выйти на безубыточную работу уже по результатам 9 месяцев этого года. По итогам сентября повысили зарплату сотрудникам на 15 % от должностных окладов. Все это время мы не прекращали делать стимулирующие выплаты, чтобы не снижать мотивацию персонала.

– Как изменилась маршрутная сеть в связи с пандемией и на что сейчас направлена маркетинговая политика аэропорта?

– Поиск и привлечение партнеров для расширения маршрутной сети и открытия новых направлений стал одним из основных пунктов работы в последний год. Мы разработали и утвердили меры поддержки для них – так называемую Программу лояльности. Приоритетом стало развитие маршрутной сети из России и других государств ЕАЭС, а также стран Азии, Ближнего и Среднего Востока. В результате мы не только расширили географию полетов по регионам России и увеличили их



частоту по наиболее востребованным направлениям, но и с 2020 года привлекли 15 новых партнеров.

К сожалению, сейчас европейское направление для нас закрыто. Но мы надеемся после снятия ограничений, введенных Евросоюзом, на восстановление рейсов перевозчиков LOT (Польша), Lufthansa (Германия), Transaviabaltika (Литва) и Air Baltic (Латвия). Планируем продолжить привлечение других европейских перевозчиков после проведения анализа европейского рынка, учитывая перераспределение пассажиропотоков с начала пандемии. Скорее всего, будут развиваться и те направления, которые раньше не обслуживались у нас, – Цюрих, Осло, Афины, София и другие.

Сейчас ведем переговоры еще с несколькими потенциальными иностранными партнерами, которые обслуживают не европейское направление. Это авиакомпании из Вьетнама, Туниса, Бангкока, Таиланда, Ирана, Марокко, Катара, Молдовы, Кении, Эфиопии, Венесуэлы и других государств. Сотрудничество со странами так называемой дальней дуги – Азии, Африки и Латинской Америки – выходит на новый уровень. Продолжаем плодотворно работать с белорусскими турфирмами, которые ориентируют нас по наиболее интересным для туристов направлениям.

– Какой стратегии развития планирует придерживаться Национальный аэропорт Минск?

– Мы всегда были нацелены на хабовую модель. Это значит, что наш приоритет – в развитии регионального узла, куда прилетают воздушные суда иностранных перевозчиков, а затем значительная

часть пассажиров отправляется рейсами авиакомпании «Белавиа» по нужным им маршрутам. Наша задача – организовать удобные стыковки в расписании и комфортную транзитную зону в аэровокзале. И во втором вопросе пандемия нам как раз помогла: удалось заменить остекление в накопительях, что при прежнем уровне пассажиропотока было бы невозможно, установили новые лифты, в нижних этажах аэровокзала провели косметический ремонт в помещениях для персонала, в том числе модернизировали вентиляционную систему и систему отопления.

В планах на 2022 год у Национального аэропорта Минск – не только продолжить оптимизацию затрат, но и открыть новые рейсы. Сейчас обсуждаются условия таких рейсов в Минск в том числе с российскими перевозчиками: авиакомпаниями «Азимут» – из Уфы, Пскова и других городов; «Смарт-авиа» – из Мурманска, Сочи, Самары, Санкт-Петербурга; АО «Рус-Лайн» – из Пскова, Воронежа и других городов; ЗАО «Ред Вингс» – из Екатеринбурга; АО «Авиакомпания «Алроса» – из Москвы, Красноярска и других.

В более отдаленной перспективе мы, конечно, хотели бы начать строительство нового терминала – западного. Рассчитывали приступить к этому проекту в 2023 году, но пандемия внесла коррективы в сроки. Скорее всего, строительство начнется только в 2025–2027 годах. В планах также возведение ангаров, паркинга и гостиницы. Ведь наша конечная цель – обеспечить рост экспорта услуг в нашу страну, создать благоприятные условия пассажирам совместно с партнерами – белорусскими и иностранными авиакомпаниями. ■

