

**Василий Егорович Внуково** – старейший аэропорт столицы. В следующем году ему исполняется 65 лет. С Внуковым связаны славные страницы мировой и отечественной истории. А что представляет собой аэропорт сейчас?

– Это бурно развивающееся авиационное предприятие с большими перспективами. Сейчас пропускная способность аэропорта – три тысячи пассажиров в час. Взлетно-посадочные полосы дают возможность ежедневно взлететь и приземлиться шестидесяти лайнерам. Перрон аэродромного комплекса вмещает более ста самолетов различного класса – от небольших машин бизнес-авиации до крупных лайнеров. Аэровокзальный комплекс образуют два терминала. Один обслуживает международные рейсы, другой – внутренние.

Новый международный терминал, который мы открыли в апреле прошлого года, – единственный построенный за последние годы в России, что называется, с нуля. Его площадь с посадочной галереей – двадцать пять тысяч квадратных метров. Он может обслуживать более тысячи двухсот пассажиров в час, порядка четырех миллионов пассажиров в год. На первом уровне здесь идет регистрация на рейсы, второй уровень предназначен для прилетающих и транзитных пассажиров, а на третьем – зона вылета. Здесь же отдельный зал регистрации пассажиров первого и бизнес-класса. Все уровни связаны между собой лифтами и эскалаторами.

– Наверное, такое крупное предприятие, как Внуково, не может развиваться без проблем. Есть ли они у аэропорта, и с чем они связаны?

– Да, определенные проблемы есть, и связаны они прежде всего с тем, что в аэропорту сейчас одновременно ведется большое количество масштабных работ. Реконструируются взлетно-посадочная полоса номер два и рулежные дорожки, модернизируется техническое оснащение аэродромного комплекса. Проходит экспертизу проект нового командно-диспетчерского пункта. Идет подготовка к строительству нового аэровокзального комплекса.

Изрядные хлопоты принесла и прокладка полутораклометрового железнодорожного туннеля от станции Аэропорт Внуково до аэровокзального комплекса. Сведущие люди могут заметить, мол, не вы этот туннель строили. Верно, его строило правительство Москвы, железнодорожники и корпорация «Транстрой». Но стройка напрямую затронула аэропорт, и в частности его сложную систему коммуникаций – силовые кабели и кабели связи. Надо сказать, наши связисты и энергетики с честью вынесли эти испытания.

Но такие проблемы всегда связаны с развитием, с движением вперед, и ничего страшного в этом нет. В нынешнем году под эгидой правительства Москвы выполнен огромный объем работ. Сейчас во Внуково удобно добираться из столицы любым видом транспорта – от электрички до личного автомобиля. У нас прекрасные многоэтажные паркинги – есть где поставить машину хоть на весь срок путешествия. Вернулся – пожалуйста, садись за руль. На трассе от столицы до аэропорта нет ни одного светофора, никаких пробок, так надоевших москвичам. С уверенностью могу сказать, что комфортность пассажирам Внукова на земле мы обеспечили, хотя еще не все работы по улучшению дорожной сети завершены.

– Как на эти изменения реагируют сами пассажиры?

– Прежде всего пассажиропоток Внукова ощутимо увеличивается. Кстати, по динамике роста пассажиропотока, а это основной показатель работы аэропорта, Внуково сейчас демонстрирует самый высокий показатель в стране. Рост, кстати, во многом связан с тем, что к нам приходят новые авиакомпании. Я думаю, это как раз тот результат, ради которого мы работаем и преодолеваем трудности.

– Для нас, авиапассажиров, аэропорт – это зал ожидания, стойки регистрации, выход на посадку... Конечно, аэропортовый комплекс много сложнее. Из чего он складывается?

– С точки зрения пассажира, аэропорт должен служить человеку – чтобы он сел в самолет без проблем. Занял свое место, расслабился на часок-другой – и очутился в другом городе. Для этого ему, во-первых, необходимо до

аэропорта добраться. А дальше – аэропорт должен быть благоприятной средой для ожидания рейса, прохождения регистрации и контроля. Обслуживающий персонал, который непосредственно работает с пассажирами, в свою очередь, должен быть вежливым, доброжелательным. Но и это только часть дела. Чтобы авиалайнер точно по расписанию взмыл в небо, он должен предварительно пробежать по взлет-

ки, должен здесь встретить обычную для себя обстановку, современный набор сервисных услуг. А это обеспечивает не только аэродромный комплекс, машины и механизмы, но и обслуживающий персонал соответствующей квалификации.

На повестке дня – строительство нового аэровокзального комплекса, аналогов которому в России пока нет как по размерам, так и по конструктивным

только в нашей стране, но и во всем мире. Отсюда – ужесточение требований по шуму к самолетам. Другой вопрос, что у нас в стране международные требования пока не отражены в нормативной базе, и надзирающие органы требований не выдвигают. Считается, что тогда летать будет не на чем. Или работать будут лишь те авиакомпании, которые эксплуатируют малолетные воздушные суда. Решение проблемы требует опять-таки комплексного подхода. Необходимо создать эффективные лизинговые системы, которые позволяли бы авиакомпаниям брать на оснащение малолетные лайнеры – как отечественные, так и зарубежные. В этом деле, конечно, должна быть внятная политика государственных органов.

– Знаю, сам стоял в таких очередях. Но не в нашем аэропорту. В международном терминале Внукова оборудовано четырнадцать постов паспортного контроля. Они с избытком обеспечивают нынешний пассажиропоток. К тому времени, когда он возрастет, мы построим уже новый международный терминал с соответствующей пропускной способностью. Так что у нас проблем с прохождением авиапассажирами пограничного контроля не существует.

– Правительство Москвы намерено, как известно, приобрести Внуковский авиаремонтный завод. Он тоже станет частью аэропортового комплекса?

– Если вы имеете в виду, что завод станет частью нашего предприятия, то скорее всего нет. Другое дело, что у одного хозяина, в данном случае правительства Москвы, предприятия должны работать. То есть завод войдет в сферу интересов аэропорта, от чего будет польза и аэропорту – еще

## Василий АЛЕКСАНДРОВ: ВНУКОВО – ДИТЯ МОСКВЫ И ВЕКА

**Василий Егорович АЛЕКСАНДРОВ** родился 6 мая 1947 года в городе Истра Московской области. Окончив с отличием и золотой медалью Тамбовское высшее военное авиационное училище летчиков имени М.М. Расковой, служил в Военно-воздушных силах на должностях летчика-инструктора, командира эскадрильи, командира полка, начальника Тамбовского ВВАУЛ, первого заместителя командующего ВВС Сибирского военного округа, начальника ЦНИИ МО РФ.

В 1979 году окончил Военно-воздушную академию им. Ю.А. Гагарина; в 1992 году – Военную академию Генерального штаба Минобороны России. Генерал-майор авиации запаса, военный летчик I класса, кандидат военных наук, старший научный сотрудник.

С 1997 года по апрель 1998-го – председатель совета директоров, затем генеральный директор ОАО «АНТК имени А.Н. Туполева». С июня 2003 года по апрель 2004-го – директор по внешним связям ЗАО «Национальный проект 334». С 14 апреля 2004 года – генеральный директор ОАО «Аэропорт Внуково». Женат, имеет сына.

но-посадочной полосе. Значит, полоса при любых капризах погоды должна содержаться в идеальном порядке, чем занимается специальная служба.

Инженерные службы следят за исправностью самого самолета, заправляют его топливом, другими рабочими жидкостями. Еще одна группа специалистов управляет движением воздушных судов как на земле, так и в воздухе, обеспечивает безопасные интервалы взлета и посадки, следит, чтобы в небе самолеты оставались на безопасном расстоянии друг от друга.

Питанием на борту тоже занимается одно из предприятий аэропортового комплекса. Оно располагает сетью кафе, баров и цехом бортового питания. В этом цехе и для Президента России бортовое питание готовят. Ассортимент, предлагаемый компанией, включает несколько сот наименований блюд.

Кстати, бортовой рацион напрямую зависит от авиакомпании, точнее от тех средств, что каждая авиакомпания тратит на питание пассажира. Подчеркиваю – рацион, а не качество. Качество бортового питания, я считаю, у нас достаточно высокое.

– Вы говорите о реконструкции аэропортового комплекса как о процессе, который хоть и принес первые результаты, но еще далек от завершения. Каким станет Внуково в будущем и насколько это будущее далеко?

– Контрольный пакет акций аэропорта Внуково принадлежит Москве, поэтому концепцию реконструкции и стратегического развития компании рассматривало и утверждало правительство города. Перспективная программа, рассчитанная на период до 2015 года, предусматривает превращение Внукова в конкурентоспособный авиатранспортный центр международного значения. Он должен по всем параметрам соответствовать международному уровню. Любому пассажир, к примеру, из Европы или Амери-



решениям. С вводом в строй в начале 2008 года нового терминала площадью 220 тысяч квадратных метров ныне действующий международный терминал перейдет на обслуживание пассажиров внутренних линий.

Кроме того, концепция предусматривает развитие аэродромного комплекса, включая удлинение на 800 метров одной из взлетно-посадочных полос, строительство новых рулежных дорожек, расширение перронов и оснащение комплекса оборудованием, повышающим безопасность и регулярность полетов. Будут созданы центр технического обслуживания и ремонта самолетов, комплекс деловой авиации с бизнес-центром. Намечено дальнейшее развитие транспортных систем, связывающих аэропорт со столицей. Реализация программы позволит вывести пропускную способность аэропорта на уровень 20-22 миллиона пассажиров в год.

Кроме того, уже строится почтово-грузовой терминал, который в будущем году должен быть готов. Скоро начнем строить новую гостиницу.

Изменений столько, что те, кто давно не был во Внукове, аэропорт просто не узнают – настолько все меняется в лучшую сторону.

– Как вы считаете, Василий Егорович, не обернется ли близость Внукова к Москве неприятностями для жителей? Ведь самолеты шумят...

– Во-первых, планы любого строительства в сравнительной близости от аэродрома согласуются с руководством аэропорта. Во-вторых, аэропорт – это сложный и чрезвычайно дорогой комплекс сооружений, и перенести его с одного места на другое едва ли по силам даже очень богатому государству. Эта проблема решается не

Вообще, я считаю, что коль скоро в этом вопросе мы не создали ничего из ряда вон выходящего, надо обратиться к зарубежному опыту. Здесь, как и во всем, основой должна быть целесообразность и... нормативная база.

– Реализации еще одной авиационной программы столичного правительства – организации воздушного такси – тоже мешает отсутствие соответствующего законодательства. Будет ли задействован в этой программе Внуковский Центр деловой авиации?

– Да, по предварительным планам, Центр деловой авиации, базирующийся во Внукове-3, задействован будет. Надеюсь, что с ростом благосостояния населения воздушное такси будет востребовано. А оно в свою очередь стимулирует рост деловой активности.

– Сейчас, когда регистрация пассажиров и оформление багажа на вылет трехсотместного самолета идет у двух стоек, я не знаю, мешает ли это пассажиропотоку, но на нервы действует. Здесь что-то изменится?

– Во Внукове проблем с регистрацией пассажиров и их багажа сейчас нет. У нас при необходимости свободный персонал с международных направлений подключается на внутренние линии и наоборот. Кроме того, выделяются специальные стойки для регистрации пассажиров без багажа. Отдельно идет оформление пассажиров первого и бизнес-классов. В конце нынешнего года наше оборудование позволит регистрировать пассажиров на любой рейс у любой стойки. Это эффект внедрения новых технологий, в первую очередь – информационных.

– Еще одно узкое место наших аэропортов – недостаточное количество постов паспортного контроля. Зачастую там собираются внушительные очереди...

одна услуга компаниям-перевозчикам, и заводу – расширение потенциальной клиентуры.

Кстати, когда по поручению правительства Москвы мы работали на предприятии, я выяснил, что из его портфеля заказов на авиакомпанию, летающие во Внуково, приходится только восемь процентов.

– Одно из магистральных направлений развития транспорта в России – организация транзитного потока с Запада на Восток и обратно именно через нашу страну. Какова, на ваш взгляд, роль аэропорта Внуково в реализации этих планов?

– Задача достойная. Внуковский комплекс вносит и будет вносить свой вклад в ее решение, в том числе и путем расширения числа авиакомпаний-партнеров. За последний год в наш аэропорт пришли более 10 авиакомпаний. Среди них, например, авиакомпания «Владивосток-Авиа», эксплуатирующая новые отечественные самолеты Ту-204-300. Они начали выполнять рейсы в города Сибири и Дальнего Востока. Во Внуково пришли национальные авиаперевозчики Азербайджана – авиакомпания «АЗАЛ», Киргизии – «Кыргызстан аба Жолдору», авиапредприятие «Пулкото». Из Берлина и Кельна во Внуково стал летать первый низкобюджетный авиаперевозчик на российском рынке – немецкая авиакомпания Germanwings. Хороший современный аэропорт, каким стал Внуково, не обойдут, я думаю, вниманием и другие отечественные и зарубежные авиакомпании.

В завершение скажу: как генеральный директор аэропорта Внуково я горжусь тем, что в Москве рождается современный аэропорт, где не стыдно принять любого гостя.

Беседу вел  
Павел КОЛЕСНИКОВ