



1993 год - время, с которого начался отсчёт аэропорта Кольцово, как самостоятельно действующего хозяйствующего субъекта, осуществляющего аэропортовую деятельность в рыночной экономике страны.

Когда идет речь об аэропорте Кольцово, поневоле наполняешься гордостью. Ведь Кольцово - это воздушные ворота Екатеринбурга, да и не только его, а всего Среднего Урала. Наша

директора по производству Анатолий Яковлевич Рядовой;

- директор по строительству и эксплуатации наземных сооружений Владимир Викторович Буров;

- директор по авиационной безопасности Виктор Дмитриевич Родивилов;

-заместитель генерального директора по безопасности полётов и качеству Сергей Константинович Седов;

- главный механик аэропорта Сергей Васильевич Лаврищев;

- начальник аэродромной службы Ян Михайлович Метелёв;

него зарубежья.

В ходе реконструкции была увеличена площадь зоны регистрации и таможенного оформления пассажиров, обновлен интерьер сектора. Приобретено новое оборудование: транспортеры, стойки регистрации, пограничные кабины, конвейерные весы. Процедура прохождения регистрации, таможенного и паспортного контроля стала более оперативной и удобной для авиапассажиров.

Для оптимизации производственной деятельности аэропорта службой главного механика установлены 3

зального комплекса аэропорта. В мероприятии приняли участие губернатор Свердловской области Эдуард Россель, руководители компании-инвестора ЗАО «РЕНОВА» - председатель Совета директоров Виктор Вексельберг и генеральный директор Александр Зарубин; руководители областных, городских органов власти, государственных служб, представительств авиакомпаний, туристических фирм.

Открыл торжественное мероприятие генеральный директор ОАО «Аэропорт Кольцово» Юрий Кириллов. В своём выступлении В. Вексель-

перед аэропортом только в течение 15 минут, далее — за плату. Этим проектом был реализован один из пунктов плана поступления доходов от внеаэропортовой деятельности. Новый отдел, который возглавил С.В. Лаврищев, был создан в структуре службы авиационной безопасности.

Администрация ОАО «Аэропорт Кольцово» не забывала и о своих работниках аэропорта. Так, например, в коллективный договор 2004 – 2006 гг. были включены все важнейшие социально-экономические вопросы, закреплены социально-трудовые гарантии

## От АОТ «Аэропорт Кольцово» до ПАО «Аэропорт Кольцово»



В 1993 году трудовой коллектив АОТ «Аэропорт Кольцово» избрал Юрия Петровича Кириллова Генеральным директором.

воздушная гавань имеет интересную, славную авиационную историю как в военное, так и в мирное время. В эту историю навеки вписаны имена легендарных покорителей неба, в число которых входит лётчик - испытатель первого в Советском Союзе реактивного самолёта Г. Бахчиванджи.

Кольцово – это гораздо больше, чем просто место, куда прилетают самолёты. Это – часть истории великой нашей державы. Это судьба людей, тесно переплетённых с судьбой Урала - опорного края державы.

Очередной виток развития авиационной истории Урала пришёлся на 28 декабря 1993 года, когда в результате разделения и приватизации Свердловского авиапредприятия были созданы два акционерных общества АОТ «Аэропорт Кольцово» и АОТ авиакомпании «Уральские авиалинии».

Какие же внешние обстоятельства заставили разделить авиапредприятие?

К этому времени в Российской Федерации возникли новые экономические условия, повлекшие к полной структурной перестройке основ управления деятельностью аэропортами.

До этого полностью сохранялись государственная собственность и государственный контроль над всей системой воздушного транспорта. Все аэропорты Российской Федерации входили в состав авиапредприятий единого государственного авиационного комплекса «Аэрофлот».

В структуре авиапредприятия были подразделения, отвечающие за наземное обеспечение авиационной деятельности - аэропорты, и летные отряды. Возглавлял авиапредприятие один руководитель аэропорта и авиакомпании.

Объединение аэропорта с авиакомпанией приводило, как правило, к падению эффективности аэропортовой деятельности, поскольку основная часть доходов использовалась в интересах авиакомпании.

Количество аэропортов за время реформирования и структуризации отрасли значительно сократилось и составило всего 383 аэропорта.

Причин закрытия аэропортов несколько, основная причина - это уменьшение объемов авиаперевозок, а также низкий технический уровень оснащения аэропортов, не отвечающий современным требованиям, предъявляемым к наземному обслуживанию авиаперевозок.

В самое трудное время он сумел сплотить вокруг себя единомышленников, влюблённых в авиацию и свою работу, сумел найти стратегические пути не только экономического выживания, но и дальнейшего развития аэропорта.

Это были люди с большим опытом работы в авиационной отрасли:

- Первый заместитель генерального

- начальник службы пассажирских перевозок Владимир Павлович Бродовиков и многие другие.

В результате раздела имущества авиапредприятия аэропорт получил всю наземную инфраструктуру, включая объекты социальной сферы — жильё, детские дошкольные учреждения, медсанчасть, стадион, ДК, ВЛЭК.

Раздел имущества между авиакомпанией и аэропортом проходил не просто. Многие объекты предприятия строились хозяйственным способом

новые автоматизированные линии для обработки грузов в авиаконтейнерах, используемых на широкофюзеляжных самолётах. Обновлён парк перронных автобусов. Внедрены в рабочий процесс современные автоматизированные системы для регистрации пассажиров, поиска багажа, бронирования авиабилетов, гостиниц и проката автомобилей.

Планировалось начало строительства международного терминала, нового цеха бортипитания, сдача нового зала повышенной комфортности для пасса-

жиров заверил, что компания-инвестор выполнит взятые на себя обязательства досрочно - к концу 2004 года.

В 2004 году аэропорт сотрудничал более чем с 30-ю российскими и зарубежными авиаперевозчиками, открывая для жителей Урала мир, организовал путешествия по самым захватывающим маршрутам и обслужил 1 миллион 553 тысячи человек.

В 2005 году планировался рост пассажиропотока. В соответствии с концепцией развития аэропорта в качестве крупного европейско-азиатского трансферного узла, хаба к 2007 г. ожидалось увеличение объема перевозок до 2,5 миллионов пассажиров в год.

Кольцово стал перекрёстком международных и внутренних авиатрасс в силу своего уникального географического положения и экономико-политического значения промышленного Урала.

22 января 2004 года ОАО «Аэропорт Кольцово» и ЗАО «МБС Проект» подписали договор на проектирование и строительство нового цеха бортового питания (ЦБП) для аэропорта. Новый ЦБП позволит значительно увеличить объемы производства бортового питания, повысить качество и ассортимент продукции, выпускаемой аэропортом. Новый ЦБП площадью 2000 кв.м. позволит бы ежесуточно производить 7-10 тыс. рационов бортового питания (до этого производилось 5-6 тыс. рационов/сутки на площади 900 кв.м).

В конце 2004 года был сдан в эксплуатацию новый цех бортипитания.

Весь производственный процесс в ЦБП соответствует требованиям к обеспечению безопасности продукции на основе внедрения и функционирования системы НАССР (контроля безопасности продукции по критическим контрольным точкам), что позволило привлечь иностранных заказчиков, выполняющих или планирующих выполнение рейсов через аэропорт «Кольцово».

Осенью 2005 г. введен новый терминал международных авиалиний (пропускная способность – 600 пасс/час; площадь – 15 400 кв. м., стоимость объекта – 940 млн. руб.), оснащенный современными телескопическими трапами.

Это позволило Кольцово стать первым региональным аэропортом России (и вторым в России после Домодедово), где технология и качество обслуживания пассажиров стали соответствовать всем мировым требованиям, а такая прежняя технология работы, как доставка пассажиров к самолету на перронных автобусах, стала уходить в прошлое.

В 2005 году на привокзальной площади была введена автоматизированная система допуска автотранспорта на привокзальную площадь с установкой шлагбаумов и автоматических паркоматов для оплаты времени стоянки автотранспорта. Бесплатная парковка личного транспорта и такси разрешена

работников, включены минимальные гарантии, разработанные областной Федерацией профсоюзов. Предусмотрены льготы сверх установленных норм законодательством. Это материальная помощь на стоматологические услуги, выплаты пособий при выходе на пенсию, оплата санаторно-курортного лечения, бесплатный пролёт детям до 18 лет, оплата лечения и операций и многое другое. Для работников бесплатно проводилось лечебно-диагностическое обследование в многопрофильных больницах города. Всего на выполнение социальных мероприятий за 2004 год было израсходовано более 19 миллионов рублей.

В 2004 году было приобретено 320 путёвок для санитарно-курортного лечения, 110 путёвок для семейного отдыха на сумму 4,2 млн. рублей. Оздоровление получили 177 детей работников аэропорта Кольцово.

Возвращаясь к анализу реализации планов развития ОАО Аэропорт Кольцово видим, что реконструкция подвергся зал прибытия, зал вылета, склад ГСМ, взлётно-посадочные полосы и многое другое. Планы – масштабные. Для их реализации потребовалась большая реальная работа всего коллектива аэропорта Кольцово. Усилия коллектива не прошли даром.

Об этом свидетельствует общественное признание аэропорта сегодняшнего времени.

Аэропорт Кольцово одержал победу в трёх из одиннадцати номинаций престижной национальной премии «Воздушные ворота России» и получил награды как лучший «Международный аэропорт с пассажиропотоком до 7 млн пассажиров», за «Лучший грузовой терминал», а также специальную премию от пассажиров.

В 2012 году аэропорт был признан лучшим в СНГ. В 2013 году вошёл в пятерку лучших аэропортов мира с пассажиропотоком до 4 миллионов пассажиров, а также получил награду за развитие отношений с авиакомпаниями.

Кроме этого, аэропорт стал обладателем сразу нескольких архитектурных премий, в частности был признан победителем в номинации «Бизнес-пространство в общественном интерьере» премии Best Office Awards.

Сегодня, спустя 25 лет, многие работники, причастные к налаживанию работы аэропорта в новых экономических условиях, уже находятся на заслуженном отдыхе. Но есть и работающие ветераны, которые не прервали связь с авиацией. Так автор статьи, выйдя на пенсию, сменил профессию и работает ведущим специалистом по информационной работе Уральской территориальной организации Общероссийского профсоюза авиационных работников.

Автор С.В. Лаврищев



Рядовой А.А. Буров В.В. Родивилов В.Д. Седов С.К.



Лаврищев С.В. Метелёв Я.М. Бродовиков В.П.

и не всегда учитывались на балансе. Так, ангар авиационно-технической базы был построен фирмой «Ноябрьскнефтегаз» и, чтобы поставить его на баланс предприятия, главный механик аэропорта С.В. Лаврищев летал в г. Ноябрьск в ОАО «Ноябрьскнефтегаз» за соответствующей документацией.

Много проблемных вопросов пришлось решать при передаче социальной сферы в муниципальную собственность.

Прямо скажем, аэропорт тогда переживал не лучшие времена. На успех можно было рассчитывать, если работать по - новому, предлагать пассажирам и авиакомпаниям самый широкий комплекс услуг, безупречно исполнять свои обязанности, видеть перспективу.

Чтобы сохранить взятую ещё в советские годы высокую планку, аэропорт должен был развиваться не меньшими темпами, чем прежде, уделяя большое внимание не только качеству обслуживания пассажиров, но и обеспечению высокого уровня безопасности полётов. Для этого в планах аэропорта стояла задача по созданию на Урале суперсовременного и высокотехнологичного аэропорта, активное строительство новых объектов, расширение сети авиационных маршрутов.

В это время периодически вёлся ремонт покрытий взлётно-посадочных полос, перрона. Проведена замена светосигнального оборудования ВВП на новейшее оборудование фирмы Siemens, модернизация радиолокационных устройств и средств связи, постоянно реконструировались объекты аэровокзала, аэродрома, производственных зданий. Построена производственная база службы главного механика, основным назначением которой является обслуживание многочисленного технологического оборудования аэропорта.

2 июня 2003 года в аэропорту «Кольцово» после реконструкции введен в эксплуатацию международный сектор №5, обеспечивающий обслуживание авиапассажиров, вылетающих за рубеж. Это второй сектор аэропорта «Кольцово», с которого отправляются пассажиры в страны ближнего и даль-



жиров бизнес-класса.

На базе гостиницы «Лайнер» был организован гостиничный комплекс с рестораном, оздоровительным центром, комплексом бытовых услуг.

В 2003 г. в Кольцово при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Правительства Свердловской области и Группы компаний «Ренова» начата реализация Программы развития аэропорта в качестве хаба. За годы масштабной реконструкции Кольцово (2003-2009 г.г.) общий объем инвестиций составил порядка 12 млрд. руб.: частные инвестиции – 8 млрд. руб. (в развитие аэровокзального комплекса и техническое переоснащение служб), государственные инвестиции – 4 млрд. руб. (в реконструкцию аэродромных покрытий, строительство КДП).

17 июля 2003 года на Привокзальной площади аэропорта Кольцово состоялось торжественное открытие первого этапа реконструкции аэровок-

