

ПОЛОСА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

БЫСТРЫЙ РОСТ ЧИСЛА БИЗНЕС-ДЖЕТОВ СОПРОВОЖДАЛСЯ И АКТИВНЫМ РАЗВИТИЕМ ТЕРМИНАЛОВ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ. И ХОТЯ ДАЖЕ В МОСКВЕ КОЛИЧЕСТВО БИЗНЕС-ТЕРМИНАЛОВ ВСЕ ЕЩЕ МОЖНО ПЕРЕСЧИТАТЬ ПО ПАЛЬЦАМ ОДНОЙ РУКИ, ИХ СКОРОЕ ПОЯВЛЕНИЕ В РЕГИОНАХ ТАК ЖЕ ОЧЕВИДНО, КАК ДАЛЬНЕЙШЕЕ ИНВЕСТИРОВАНИЕ ДЕНЕГ В СТОЛИЧНЫЕ АЭРОПОРТЫ. ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

БЫСТРЫЙ РОСТ В России деловая авиация по понятным причинам появилась только в начале 90-х годов прошлого века. До начала 2000-х рынок развивался, прибавляя, по оценке агентства Upcast Media, около 10% в год, однако оставался достаточно узким сегментом, в котором работало чуть больше десятка компаний.

В период активного привлечения денег в российскую экономику бизнес-авиация пережила буквально взлет. Вместе с количеством бизнес-джетов и вылетов росло и число отечественных терминалов деловой авиации. Бесспорным лидером среди них является Центр деловой авиации аэропорта Внуково, созданный в 2001 году. В настоящее время этот центр (чаще именуемый Внуково-3) принимает и обслуживает 95% рейсов бизнес авиации в Москве. Это крупнейший терминал частных самолетов не только в России, но и в Европе.

Единым оператором по организации наземного обслуживания для рейсов бизнес-авиации в аэропорту Внуково с 2004 года является компания «Виппорт». Первый существенный опыт работы с рейсами правительственных делегаций компания «Виппорт» обрела во время празднований, посвященных 60-летию Победы в Великой Отечественной войне. В аэропорт Внуково выполнялись 32 правительственных рейса с первыми лицами иностранных государств, 27 из них обслуживала компания «Виппорт».

Центр деловой авиации аэропорта Внуково модернизирован совсем недавно. Так, в сентябре 2006 года в Центре бизнес-авиации Внуково-3 введен в эксплуатацию новый пассажирский терминал площадью 7 тыс. кв. м. Его пропускная способность — 40 пассажиров в час. На первом этаже терминала расположены зоны вылета и прилета пассажиров, залы ожидания, оборудованы переговорные комнаты, два бара, мини-офис банка, а также магазин беспошлинной торговли.

На втором и цокольном уровнях терминала кроме офисных помещений комплекса бизнес-авиации размещаются представительства авиакомпаний, авиаброкеров, цех бортипитания, а также технические и служебные помещения. Была построена стоянка для автомобилей площадью 52 600 кв. м, а также оборудованный всем необходимым ангарный комплекс площадью 10 650 кв. м. Внуково-3 является на сегодняшний день крупнейшим среди существующих комплексов в других аэропортах России. Постановка воздушных судов в ангары на Внуково-3 возможна как на разовой, так и на постоянной основе — долгосрочная аренда. Компания «Виппорт» может организовать постановку ВС не только в ангарном комплексе Внуково-3, но и в ангарах на территории ВАРЗ-400 площадью 13 тыс. кв. м.

В плане расширения автостоянки и реконструкции части территории ВАРЗ-400 заложено строительство дополнительных ангарных площадей, в общей сложности около 50 тыс. кв. м. Из них 4 тыс. кв. м ангарного комплекса планируется выделить для организации базы технического обслуживания и склада запасных частей. Для укрепления лидирующих позиций Внуково-3 планирует в ближайшее время существенно развить инфраструктуру, значительно улучшая качество обслуживания. Запланированы следующие этапы развития: расширение автостоянки до 300 тыс. кв. м, строи-

тельство дополнительного ангарного комплекса и создание инфраструктуры для приема и обслуживания вертолетов. Кроме того, предполагается строительство дополнительного административного здания и создание центра технического обслуживания воздушных судов бизнес-класса.

ЗАПАДНЫЕ ВОРОТА С 2006 года международный аэропорт Шереметьево кардинально изменил ситуацию в отношении деловой авиации, создав дочернее предприятие, деятельность которого предусматривает координацию и решение вопросов деловой авиации в аэропорту. Приоритетной задачей ООО «Авиа Групп» было создание благоприятствующей обстановки и развитие инфраструктуры для увеличения объемов деловой авиации. Основным этапом стало возведение ангаров для технического обслуживания и хранения воздушных судов. Ангарный комплекс включил в себя полностью реконструированный ангар АНТЦ площадью 4,5 тыс. кв. м и новый ангар для хранения и технического обслуживания ВС деловой авиации площадью 9,5 тыс. кв. м с пристройкой и предангарной площадью на четыре места стоянки.

Следующим этапом стал проект по строительству бизнес-терминала. В настоящий момент завершается подготовка к началу строительства терминала деловой авиации, рассчитанного на пропускную способность до 75 тыс. пассажиров в год, что позволит вывести пропускную способность Шереметьево в области деловой авиации на новый уровень, обеспечив при этом международные стандарты качества обслуживания. Окончание строительства и ввод в эксплуатацию бизнес-терминала планируется на конец 2010 года и станет завершающим этапом глобального расширения инфраструктуры деловой авиации в международном аэропорту Шереметьево.

В дальнейшем «Авиа Групп» в рамках создания Центра деловой авиации в международном аэропорту Шереметьево планирует строительство центра по техническому обслуживанию ВС.

ПОСАДКА С СЕВЕРА В 2011 году планирует открыть на своей территории терминал деловой авиации аэропорт Пулково (Санкт-Петербург). На площадке в 10 га рядом с существующим грузовым терминалом аэропорт хочет разместить ангар, как минимум, на десять само-

летов. У терминала будет собственный перрон и выход на магистральную рулежную дорожку.

Инвестор для строительства аэропорта бизнес-авиации будет выбран на тендере, сроки и условия которого пока неизвестны, но никак не привязаны к срокам проведения инвестиционного конкурса на реконструкцию всего аэропорта.

Согласно генплану развития аэропорта, к 2015 году Пулково будет обслуживать более 10,2 млн пассажиров в год и еще 175 тыс. человек, пользующихся бизнес-рейсами. Прогноз пассажиропотока к 2025 году — 17 млн и 500 тыс. соответственно.

К примеру, в этом году к Петербургскому экономическому форуму в Пулково открылся сектор деловой авиации. В один из дней форума он обслужил 148 рейсов. Обычно аэропорт принимает не более 40 джетов в сутки, причем только с российских рейсов, поскольку там нет пограничного и таможенного поста. После их появления Пулково сможет принимать до 60–70 частных бортов в сутки.

Раньше о проектах строительства терминалов деловой авиации заявляли компания ПТК, планировавшая использовать под эти цели аэропорт Ржевка, и ЗАО «Техноспецсталь-Инжиниринг», выбравшее площадку военного аэродрома в Пушкине (Ленинградская обл.). Первая отказалась от проекта, предпочтя использовать территорию под строительство складского комплекса. А о судьбе проекта в Пушкине пока достоверных данных нет. Согласно первоначальному плану, объект пропускной способностью 6–90 рейсов в час планировалось сдать в 2010 году.

ВОЙНА ОТКЛАДЫВАЕТСЯ Пока в России не существует ни одного аэропорта для бизнес-авиации, а только терминалы в аэропортах общего назначения. В Шереметьево — терминал «Премьер», терминал «ЛУКОЙЛ-авиа» и выделенный в изолированную зону центр деловой авиации. В Домодедово — терминал «Авкома», также пассажиров деловой авиации обслуживает VIP-зал самого аэропорта. Во Внуково — терминал «Внуково-3» и два VIP-зала самого Внуково. Недостаточная развитость инфраструктуры не позволяет реализоваться планам стать полноценным аэропортом деловой авиации Быково (35 км от Москвы по Рязанскому шоссе), отмечают аналитики. Частично к бизнес-аэропортам можно отнести Остафьево (Подольский район, базовый аэропорт «Газпромavia»),

однако он специализируется на перевозках сотрудников «Газпрома». Для сравнения: в США 15 тыс. аэродромов, из них только 500 обслуживают регулярные авиарейсы, а остальные — деловую авиацию.

Самый неожиданный вариант по созданию частного аэропорта предложил этой весной предприниматель Сулейман Керимов. На базе военного аэродрома в Кубинке владелец «Нафта-Москвы» собирается создать первый в России аэропорт для бизнес-авиации. Если сейчас бизнес-перевозки между собой делят Внуково, Домодедово и Шереметьево, где располагаются всего лишь бизнес-терминалы, то «Нафта-Москва» уже создала под проект дочернюю структуру — ЗАО «Аэропорт Кубинка», а военную базу должны вывести к концу года.

«С территории аэродрома перебазируют все, что связано с военной авиацией, оставят только центр показа авиационной техники. Наше управление должно быть перебазировано в Липецк до 1 декабря 2009 года», — рассказал «Ъ» представитель 16-й воздушной армии. Он добавил, что в ближайшее время аэродром перейдет в управление ЗАО «Аэропорт Кубинка».

Согласно «СПАРК-Интерфаксу», ЗАО «Аэропорт Кубинка», зарегистрированное в Одинцовском районе, возглавляет Липатов Олег Юрьевич, компания на 100% принадлежит ООО «Нафта Москва (Кипр) Лимитед» и была зарегистрирована 12 марта 2008 года. Это произошло вскоре после того, как «Нафта-Москва» продала проект «Рублево-Архангельское» (Красногорский район, 300 га) президенту Бинбанка Михаилу Шишханову за \$5 млрд.

По оценкам экс-гендиректора авиакомпании бизнес-авиации «Аэрофлот-плюс» Сергея Колтовича, реализация такого проекта (строительство терминала, ангаров, закупка оборудования, чтобы аэропорт соответствовал международным требованиям) потребует нескольких сотен миллионов долларов, а с учетом решения транспортных проблем может составить и \$1 млрд. «Основным минусом аэродрома Кубинка является то, что он располагается в 40 км от МКАД по Минскому шоссе, которое славится пробками», — отмечает он. Эксперты напоминают, что сейчас сегмент деловой авиации упал сильнее других (в целом гражданские перевозки снизились за первый квартал на 21,4% относительно того же периода прошлого года) и нынешние потребности рынка вполне удовлетворяет Внуково-3. ■



ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ
ТРЕБУЕТ К СЕБЕ
ОСОБОГО ОТНОШЕНИЯ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА