

ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ — МОСКВА

МНОГИЕ УВАЖАЮЩИЕ СЕБЯ КОРПОРАЦИИ НЕ РЕДКО ПРИГЛАШАЮТ ЖУРНАЛИСТОВ В ПРЕСС-ТУРЫ. ОНИ ЖЕ ОРГАНИЗУЮТ И ТРАНСПОРТ. НЕБЕЗЫЗВЕСТНОЕ НПО, РАСПОЛОЖЕННОЕ В РЫБИНСКЕ И ЗАНИМАЮЩЕЕСЯ ВЫПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ, РАНЬШЕ ВОЗИЛО СВОИХ ГОСТЕЙ НА КОРПОРАТИВНОМ ЯК-40. ПЕРЕЛЕТ ИЗ МОСКВЫ ДО МЕСТНОГО АЭРОПОРТА СТАРОСЕЛЬЕ ЗАНИМАЛ МИНУТ 40. С ЗАКРЫТИЕМ АЭРОПОРТА ПРЕСС-ТУРЫ НЕ ОТМЕНИЛИ, НО ДОБИРАТЬСЯ ДО ГОРОДА ПРИХОДИЛОСЬ, ТРЯСЯСЬ В АВТОБУСЕ ПО РАЗБИТЫМ ДОРОГАМ БОЛЬШЕ ШЕСТИ ЧАСОВ. И НЕ ТОЛЬКО ЖУРНАЛИСТАМ.

АННА НАЗАРОВА, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ЖУРНАЛА JET, СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ VG

На первый взгляд этот случай не очень связан с деформацией российского рынка деловой авиации и ее слабым продвижением в российские регионы. Потому как бизнес сам прокладывает себе дороги, а от государства требуется только здоровое регулирование отрасли. Но история со Старосельем как нельзя лучше иллюстрирует текущую ситуацию на рынке деловой авиации, где чуть ли не единственным пунктом назначения остается Москва.

ВЗГЛЯД НАЗАД Деловая авиация, как мы ее сейчас понимаем, зародилась в России в начале 1990-х годов, хотя до распада Советского Союза в стране существовал флот административных самолетов. По оценке Алексея Митрофанова, члена партии «Справедливая Россия», в СССР в интересах чиновников эксплуатировалось около 500 VIP-самолетов. С началом новой политической эпохи ситуация изменилась: в страну хлынули иностранные компании, поэтому большинство первых пассажиров деловой авиации составляли иностранцы. Они прибывали в страну регулярными рейсами, а для передвижения по России арендовали советские «салонные» самолеты типа Як-40 или Ту-134. К 1998 году ситуация начала меняться: 90% пользователей стали составлять российские граждане или организации. Это можно объяснить появлением двух трендов. С одной стороны, в стране росло число платежеспособных компаний и частных лиц. Как следствие, стал формироваться класс отечественных пользователей деловой авиации. С другой стороны, снижался уровень западных организаций, ведущих бизнес в России. В стране не было крупных зарубежных проектов, которые требовали прибытия ведущих руководителей корпораций, а те иностранцы, напри-

мер клерки или менеджеры среднего звена, которые прибывали в страну, работали не по крупным программам.

Правда, на общую ситуацию заметно влияла и неравномерность развития российских регионов. За последнее десятилетие наиболее перспективными районами с точки зрения роста деловой авиации стали те области, которые вносят наибольший вклад в развитие российской экономики. Прежде всего это регионы с сильным нефтегазовым, угольным и добывающим сектором промышленности — Урал (где расположены нефтяные гиганты «Роснефть», «Сургутнефтегаз», ЛУКОЙЛ, ТНК-ВР), Западная Сибирь, Поволжье. Кроме того, с ростом цен и увеличением объема экспорта зерна, а также подготовкой к Олимпиаде в Сочи — и юг России. Но несмотря на серьезный вклад этих регионов в экономику страны, основная часть полетов все равно приходится на два крупнейших города страны, в особенности на Москву. Согласно статистике компании «Аэроспецпроект», до кризиса в 2006–2007 годах из почти 112 тыс. вылетов, совершенных на территории России самолетами деловой авиации, на долю аэропортов Москвы и Санкт-Петербурга пришлось около 50 тыс., в то время как в крупных региональных центрах Новокузнецке, Перми, Красноярске, напротив, отмечалось падение числа рейсов в среднем на 15–20%.

ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОСТИ Кризис 2008 года внес коррективы и в без того нерадостную картину региональных перевозок. По оценке авиакомпании «Деловая авиация Поволжья», с осени 2008 года объем перевозок самарского авиаузла сократился вдвое — до 20 рейсов в месяц. В курганской авиакомпании «Сибиа»

соглашаются с коллегами, добавляя, что в 2008–2009 годах объем заказов упал практически до нуля.

«И до кризиса заказы носили единичный характер, а в самый его разгар и вовсе прекратились. Иногда и в месяц не было ни одного клиента», — говорит глава компании Геннадий Широнос.

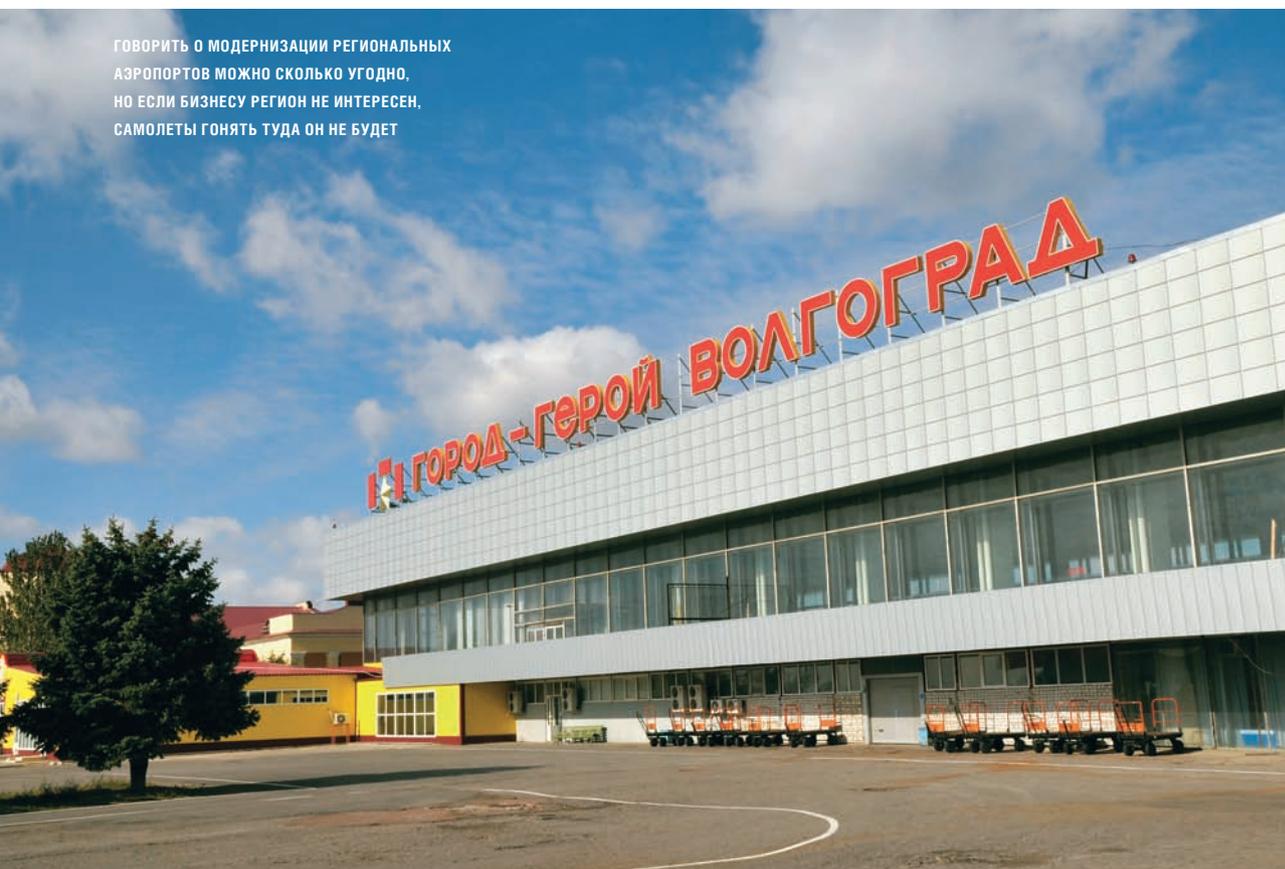
В посткризисные годы летать в регионы чаще не стали. По данным московского брокера Jet Transfer, сейчас на долю рейсов, совершаемых судами деловой авиации по региону России, приходится 30%, в то время как львиная доля — 70% — распределяется по маршрутам Москва—Европа и обратно. Похожие цифры предоставляет система онлайн-бронирования рейсов деловой авиации Avinode. За год (с августа 2010-го по июль 2011-го) на долю московского аэропорта Внуково пришлось 68% запросов на полеты в/по России. Для сравнения: на долю аэропортов Краснодара, Казани и Сочи за рассматриваемый период пришлось 1,1%, 0,9% и 0,7% запросов соответственно. Остальные крупные региональные аэропорты даже не вошли в десятку. Если проследить маршруты полетов в масштабах СНГ, то ситуация остается без изменений. Среди самых популярных аэропортов прибытия с огромным отставанием от московского аэропорта Внуково, на долю которого приходится 39%, следуют аэропорты Санкт-Петербурга (Пулково — 6,8%), Киева (Борисполь — 6,5%), Сочи (2,9%), Симферополя (2,6%), Астаны (2,1%), Одессы (1,9%), Алматы (1,7%), Еревана (1,5%). После Москвы и Петербурга единственным привлекательным пунктом назначения в российских регионах является грандиозная по масштабам и инвестициям олимпийская стройка. Если рассмотреть общую статистику Avinode по Европе и России, то в десятке крупнейших аэропортов по числу запросов вылета/прилета

не будет ни одного российского аэропорта, кроме Внуково. Наглядной представляется и статистика Avinode, представленная на международной выставке бизнес-авиации в Женеве EBACE-2011. Согласно ей, рейтинг самых популярных аэропортов в 2010 году возглавил Внуково-3, следом за которым идут Ницца, Париж, Лондон, Женева и Цюрих. Комментируя эти данные, Ян Лудлоу, генеральный директор Jet Aviation Vnukovo, пояснил, что «большую часть московского трафика генерирует Европа».

Признаки того, что в краткосрочной перспективе полеты в регионы перестанут быть вахтенными, точечными и штучными, прослеживаются слабо. По мнению Бориса Рыбака, главы консалтингового агентства Infomost, в ближайшие три года ждать возобновления проектов деловой авиации (которые будут косвенно судить о росте отрасли в регионах) не стоит. И этому есть логичные объяснения.

Причинами, осложняющими продвижение деловой авиации в регионы, остаются такие общие и традиционные для российского авиационного рынка проблемы, как трудности с регистрацией прав на воздушные суда, неразвитость инфраструктуры, дефицит кадров, высокий НДС, а также ограниченность потенциала развития российского воздушного законодательства. О каждой из этих проблем уже написано немало, некоторые болезненные вопросы решаются, меняется законодательство, частично снижены пошлины, расширяется число зарегистрированных в России бизнес-джетов, открываются станции техобслуживания. Например, авиатакси Dexter, осторожно продвигаясь в регионы нестандартную бизнес-модель, совместно с авиакомпанией «Полет» обсуждают создание центра бизнес-авиации в Воронеже. Полным ходом идет реконструкция аэровокзала; компании планируют создать услу-

ГОВОРИТЬ О МОДЕРНИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ МОЖНО СКОЛЬКО УГОДНО, НО ЕСЛИ БИЗНЕСУ РЕГИОН НЕ ИНТЕРЕСЕН, САМОЛЕТЫ ГОНЯТЬ ТУДА ОН НЕ БУДЕТ



ГЕННАДИЙ ГУЛЯЕВ



ЕВГЕНИЙ ПЕРЕВЕРЗЕВ