

гу пассажирских авиаперевозок на небольшие расстояния: в доставке пассажиров из близлежащих городов в аэропорт Воронежа будут задействованы турбовинтовые самолеты Pilatus PC-12 компании Dexter, а дальнейшая перевозка их на дальние расстояния (региональные и международные) будет производиться самолетами авиакомпании «Полет» (SAAB-2000, SAAB-340, Ан-148). Другой пример некоторого оживления в регионах — аэропорт Калуги. В октябре 2010 года официальное представительство компании Volkswagen в России открыло чартерные рейсы для своих сотрудников, работающих на заводе в Калуге. Пока летать приходится во Внуково, но планы по возрождению калужского аэропорта остаются актуальными. «Основная причина запуска чартерного рейса — стремление оптимизировать временные затраты сотрудников компании. На заводе в Калуге работает уже более 4 тыс. сотрудников, при этом более сотни — иностранные специалисты, работающие в Калуге по временному контракту и раз в две недели посещающие Германию и Чехию», — объясняют в российском представительстве Volkswagen.

Однако остающиеся проблемы, с завидным постоянством обсуждаемые на профильных конференциях и форумах, не самый болезненный вопрос: при необходимости инфраструктура будет восстановлена или построена, государство рано или поздно реформирует воздушное законодательство, снизит НДС и поддержит Кейптаунскую конвенцию. Куда более мощная преграда на пути продвижения деловой авиации в регионы кроется в самой российской экономике и неравномерно распределенной ликвидности. Производители бизнес-джетов любят сравнивать Россию с Китаем — две страны с формирующейся экономикой, у которых существуют схожие проблемы с инфраструктурой для бизнес-авиации. Но если в Китае лететь некуда просто потому, что еще не построено достаточное количество аэропортов с соответствующей инфраструктурой, то в России лететь в регионы незачем. Государство может сколько угодно инвестировать в модернизацию аэропортов, тем самым просто замедляя дальнейший процесс деградации колоссальной советской аэропортовой сети, но если бизнесу регион не интересен, самолеты он туда гонять не будет. Если это, конечно, не престижный курорт.

Тем непонятнее в этой связи позиция отдельных представителей Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА). На первом региональном форуме деловой авиации, прошедшем в Уфе в марте, председатель ОНАДА Валерий Очиров в интервью portalu NewsUfa.ru сообщил, что Уфа может стать одним из центров бизнес-авиации в России, а авиаперевозчики намерены развивать эту молодую, но перспективную отрасль. За счет каких ресурсов, а главное, зачем перевозчикам это надо, не сообщалось.



ВНУКОВО-3 — БЕСПОРНЫЙ ЛИДЕР ПО ЧИСЛУ ОБСЛУЖИВАЕМЫХ РЕЙСОВ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ

КУБИНСКИЙ ВОПРОС Впрочем, было бы несправедливо оставить без внимания один регион России, который, по оценке ОНАДА, обслуживает 70% всех рейсов деловой авиации, — Москву. Здесь сразу четыре аэропорта — Внуково, Домодедово, Шереметьево, давший серьезную фору конкурентам, и газпромковский Остафьево — предоставляют в большей или меньшей степени качественную инфраструктуру для деловой авиации. Крупнейшим (как в России, так и в Европе) и наиболее современным аэропортом, располагающим единственным в России комплексом наземного обслуживания бизнес-джетов, остается Внуково-3. Согласно статистике Avinode, на его долю за последний год (с августа 2010-го по июль 2011-го) пришлось 68,1% запросов в системе. За тот же период на долю аэропорта Домодедово пришлось 2,2% запросов в системе Avinode, а на Шереметьево — 1,8%.

Москва стала лучшим подтверждением тому, что бизнес-авиация летает туда, куда нужно пассажиру, а не туда, где просто есть хорошие аэропорты. Еще очевиднее стала выглядеть эта истина, когда Сулейман Керимов решил украсить пышную московскую картину еще одним аэропортом — Кубинкой.

В апреле правительство Московской области одобрило инвестиционный проект, по которому военный аэродром Кубинка будет фундаментально преобразован для нужд деловой авиации. Аэродрому будет присужден статус двойного базирования: в нем продолжат базироваться пилотажные группы «Русские витязи» и «Стрижи». Открыть аэропорт для гражданских полетов планируется уже в 2012 году, а выйти на проектную мощность Кубинка должна в 2018 году. По данным «РИА Новости», объем инвестиций в строительство новых объектов составит 6,5 млрд руб. (около \$216 млн).

Кубинка должна стать первым в России аэропортом, который будет целиком ориентирован на деловую авиацию. И это может оказаться ее главным преимуществом перед московскими аэропортами «большой тройки», которые обслуживают в первую очередь регулярную авиацию.

Проект создания аэропорта деловой авиации в Кубинке трудно оценить однозначно. С одной стороны, появление нового гражданского аэропорта, в котором в том числе сможет базироваться и авиация общего назначения, можно только приветствовать. С другой, перспективы Кубинки именно как делового аэропорта не вполне очевидны. Строительство комфортабельного здания терминала — самая простая и относительно дешевая часть проекта. Но необходимо также создать весь комплекс наземного обслуживания. А это давняя головная боль российской бизнес-авиации: у нас существует один полноценный центр линейного обслуживания бизнес-джетов — во Внуково-3. Львиная же доля средств, затрачиваемых на поддержание летной годности бизнес-джетов, уходит за рубеж (по оценке Леонида Кошелева, председателя правления ОНАДА, до 95% техники, приобретаемой в интересах российских владельцев, эксплуатируется и обслуживается за рубежом).

Другие проблемы, которые могут возникнуть в Кубинке, связаны с тем, что бизнес-джеты более взыскательны к качеству взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек по сравнению с истребителями, поэтому, возможно, потребуется и реконструкция всей наземной инфраструктуры. Не стоит упускать из виду и вопрос транспортной доступности: Кубинка расположена гораздо дальше от столицы, чем остальные московские аэропорты, правда, ближе к пресловутой Рублевке. И у этой на первый взгляд невыигрышной географии Кубинки есть все шансы на превращение слабого места в преимущество. Сейчас выбирается территория для нового города-спутника — города чиновников. Правительство Сергея Собянина предложило три анклава, все они находятся в престижных районах — недалеко от Успенского и Новорижского шоссе. Один из анклавов, расположенный в нескольких километрах от Звенигорода, нахо-

дится в 35 км от Кубинки. Если решение будет принято в пользу этой территории, то проект Сулеймана Керимова приобретет новый, более выигрышный оттенок. Кроме того, при лояльной ценовой политике Кубинка сможет получить и еще один козырь в конкурентной борьбе — дороговизна московского наземного обслуживания стала притчей во языцех во всей Европе.

ПРИХОДИТЕ ЗАВТРА О необходимости срочно восстанавливать транспортную связанность страны не первый год твердят специалисты. Потеря связующих нитей неминуемо влечет к разрыву страны. В Советском Союзе транспортная связанность обеспечивалась почти 1,3 тыс. аэропортов, аэродромов, взлетных площадок. Между крупными городами летали магистральные самолеты, а в регионах — небольшие. После распада Союза по понятным причинам малая региональная авиация прекратила свое существование. Вслед за ней начал деформироваться и регулярный сектор. Сейчас тенденция «отмирания» инфраструктуры в масштабах страны просто пугающая. За ненадобностью в последние 20 лет было закрыто две трети аэропортов, то есть почти 1 тыс. Для сравнения: в США для нужд авиации общего назначения используется 5 тыс. аэропортов. России же, стране с самой крупной территорией в мире, видимо, достаточно 300.

Деловая авиация могла бы дать толчок к преодолению воздушно-транспортного коллапса в регионах, создать предпосылки к модернизации аэропортов, к привлечению квалифицированного персонала. В последние годы стал налаживаться диалог между государством и бизнесом, представляющим эту отрасль, а это может послужить началом выхода деловой авиации на путь полноценного развития. Кроме того, проведение массовых мероприятий, в особенности, международного уровня может качественно повлиять на положение. В ближайшие семь лет в стране пройдет несколько таких мероприятий, и все они состоятся в регионах. На строительство дополнительных объектов инфраструктуры, терминалов для пассажиров, мощностей аэропортовых служб выделяются огромные суммы. Начало серии положит саммит АТЭС-2012 во Владивостоке, в 2013 году в Казани пройдет летняя Всемирная Универсиада, в 2014-м — Гран-при «Формулы-1» в Сочи и долгожданная зимняя Олимпиада.

Хочется верить, что история рыбинского аэропорта «Староселье» еще не закончилась. Гостеприимное научно-производственное объединение выпускает двигатели для надежды российского авиапрома SSJ 100. Ответственные власти всегда с энтузиазмом подходили к вопросу о том, как сказку сделать былью, поэтому, очевидно, этот бизнес еще поживет. Вместе с аэропортом? ■

