

авиация

Небо серого цвета

В профессиональной среде российских операторов деловой авиации есть тема, которую с чужаками обсуждают крайне неохотно. Речь идет о «сером» каботаже. Он широко распространен на рынке, но из-за информационной непрозрачности данного бизнеса говорить о нем как-то не принято.

— практика —

Каботажи в голове

Под каботажем международное авиационное законодательство понимает выполнение авиоперевозчиком коммерческих рейсов по внутренним маршрутам третьих стран, то есть тех государств, которые не являются ни страной регистрации воздушного судна, ни страной оператора воздушного судна. Чикагская конвенция, а вслед за ней и российское законодательство не относят к каботажу некоммерческие полеты, выполняемые частными иностранными самолетами в интересах этих самых частных лиц. Разрешение на частные полеты несложно получить как в России, так и в Европе. Чего нельзя сказать о коммерческих полетах на самолетах зарубежных авиакомпаний: на внутренних российских направлениях они попросту запрещены. Это вето стало следствием нежелания России ратифицировать целиком Чикагскую конвенцию, установившую еще в 1947 году основные принципы работы международной гражданской авиации. Речь идет о восьмой степени свободы, разрешающей этот самый каботажи. В результате запрет на полеты перекрасил каботажи в серый цвет и увел целую индустрию в глубокое подполье.

«К сожалению, получая разрешение на частный или корпоративный полет между пунктами страны, некоторые иностранные операторы выполняют такой полет за плату, а не как заявлено — в интересах собственника. Таким образом, нарушается законодательство», — сетует Евгений Бактин, президент группы компаний «Авком».

Участники рынка едины в том, что рынок «серого» каботажа получил широкое распространение в России, однако расходятся в оценках его объема.

«Мне кажется, что 60–70% „серых“ рейсов выполняется в настоящее время в России, — делится мнением Александр Евдокимов, генеральный директор компании Jet Transfer. — Ситуация может поменяться пропорционально появлению в российской регистрации большего количества бизнес-джетов. К сожалению, тенденция к увеличению числа этих бортов практически отсутствует. А это уже вопрос к законам и процедурам, которые не позволяют или не способствуют увеличению ввозимых самолетов».

Управляющий партнер Diamond Aero Group Дмитрий Толстеньев считает, что масштабы бедствия чуть меньше.

«Доля „серых“ коммерческих рейсов остается в пределах 10–20% от общего количества, и ситуация кардинально не меняется. Юридическая среда на рынке бизнес-авиации ничем принципиально не отличается от той, что была два-три года назад. Операторы по-прежнему летают активно из Москвы, продвинутые делают каботажные рейсы, и все участники этого процесса, по-моему, абсолютно счастливы», — рассказывает господин Толстеньев.

Нередко в публичных заявлениях представители ведущих российских компаний утверждают, что иностранные операторы являются движущей силой «серой» авиации. Спрос на рейсы внутри страны есть, а значит, можно якобы заработать, поступившись законом. Однако сами зарубежные операторы видят локомотив, тянущий «серый» каботажи, в другом.

«Уже много лет участникам рынка деловой авиации ясно, что лица, отвечающие за регулирование в этой сфере, организовали его таким образом, чтобы аффилированные юридические лица и некоторые конкретные участники на рынке имели нес-



Запрет на каботажи в внутренних линиях страны не останавливает иностранных операторов от полетов

правдивое конкурентное преимущество и возможность получения прибыли, — говорит на чистоту Дерек Блум, партнер Marks & Sokolov. — Тот факт, что есть возможность зарабатывать деньги на выдаче разрешений на полеты и на наземном обслуживании временно находящихся на территории России бизнес-джетов, зарегистрированных за ее пределами, говорит о серьезной личной заинтересованности со стороны представителей государственной власти.

Это мнение разделяет и Денис Лобастов, главный редактор медиапроекта Bizavnews, добавляя, что иностранные операторы и чартерные авиакомпании предпочли бы видеть гораздо больше растаможенных самолетов в России, которые можно использовать, не нарушая законодательство. Все более рискованным становится неудобная игра с подмигиваниями и доплативанием

за получение липовых разрешений, с инструкциями пассажирам, что, если их спросят, они должны объяснить, что являются друзьями владельца самолета.

Впрочем, есть и другая сторона проблемы, которая видится в банальном превышении спроса над предложением. В стране летает всего несколько десятков бизнес-джетов с российской регистрацией, хотя потенциальных пассажиров в сотни раз больше. По экспертным оценкам, парк бизнес-джетов, подконтрольных нашим соотечественникам, то есть зарегистрированных за рубежом, но летающих в интересах российских бизнесменов и политиков, порядка 350–400 самолетов. Серьезная деформация в пользу иностранной регистрации и авиакомпаний, по сути, парализовала легальные полеты внутри страны.

«Скорее „серый“ каботажи — это фактическое восполнение отсутствия хорошего сервиса, приличных бортов и удовлетворения всех остальных потребностей русских

клиентов на своем собственном рынке. Тех самолетов, которые сейчас могут выполнять рейсы внутри России и при этом не нарушать закон, просто недостаточно. Рынок нуждается в качественных и относительно недорогих услугах», — считает Александр Евдокимов.

Начнем с себя

Коммерческие рейсы деловой авиации — одна из движущих сил отрасли: обороты от ее легальной работы могут исчисляться миллионами долларов. Пока же отрасль загнана в глубокое подполье и не может делать вклад в экономику страны по примеру США, где ежегодно деловая авиация приносит \$150 млрд, а ее вклад по сравнению с гражданской авиацией (коммерческими авиалиниями) находится в пропорции 90% к 10%.

«То ли по недомыслию, то ли из-за отсутствия крепких рыночных корней и компетенции у постсоветского регулятора золотая курочка, несущая золотые яйца во многих странах, не плодоносит в России, — гово-

рит Виталий Бордунов, эксперт комитета по транспорту Государственной думы РФ. — Устойчивая государственная политика бездействия и флегматичного созерцания привела к отставанию российской авиации общего назначения от западных стран где-то на 40–50 лет».

Для изменения ситуации нужен целый комплекс мер: это и разрешение на импорт иностранных бизнес-джетов, которые Россия попросту не производит, и гармонизация законодательства с целью улучшения привлекательности российской регистрации, и соблюдение действующих законов. Но самый первый и очевидный шаг — принятие каботажа, восьмой степени свободы Чикагской конвенции. До тех пор пока это не будет сделано, отечественная экономика ежегодно будет терять миллионы от огромного нерезализованного потенциала деловой авиации. И небо над ней еще долго будет серым.

Дмитрий Петренко,

владелец медиапроекта Bizavnews.ru

Звезды сошлись

— рейтинги —

Для многих россиян, чей образ жизни связан с частыми перелетами между городами, аэропорты перестали быть просто зданиями со стойкой регистрации, залом ожидания и выходом на посадочную площадку. От современного аэропорта люди ждут большего — удобной инфраструктуры и качественного сервиса. Эксперты подтверждают: российские региональные аэровокзалы не отстают от своих столичных и зарубежных «собратьев».

Российские аэропорты преобразуются. Из года в год они повышают качество пассажирской инфраструктуры и уровень обслуживания. Это замечают как рядовые пассажиры, так и специалисты. Как считает эксперт «Aviation EXplore» Андрей Крамаренко, это стало возможным благодаря тому, что с начала 2000-х годов в аэровокзалы пришли инвестиции. «Финансирование затрагивает все компоненты: аэродромы, пассажирскую и обслуживающую инфраструктуру. Есть аэропорты с очень высоким качеством инфраструктуры. Как правило, это те, где недавно были открыты новые терминалы. Причем кроме «харда», меняется и «софт» — я замечал, что с качественным скачком в инфраструктуре происходит и улучшение подготовки персонала. Среди таких аэровокзалов — Кольцово, Сочи, Владивосток, Пулково, Казань», — отмечает эксперт. При этом, добавляет он, есть аэропорты, в которых «после реконструкции уровень обслуживания заметно вырос, но остались узкие места в инфраструктуре». «Например, в Уфе — это международный терминал», — резюмирует эксперт.

В начале февраля в рейтинге качества пассажирской инфраструктуры и уровня обслуживания в российских аэровокзалах, подготовленном отраслевым агентством «Авиапорт», международный аэропорт Уфы наравне с московским Внуково получил «три звезды». Это единственный на сегодняшний день анализ состояния российских аэровокзалов. В прошлые годы аналогичных исследований не проводилось.

«Три звезды» означает средний и выше среднего уровень комфорта аэропорта. В таких аэропортах, говорится в сопроводительной записке к рейтингу, построены новые или реконструированы терминалы, оптимизированы процедуры обслуживания пассажиров, нет заметных очередей, в наличии достаточный выбор магазинов и кафе. Эксперты также оценивали комфорт при получении багажа, легкость прохождения предполетного досмотра, скорость беспроводной связи Wi-Fi. Кроме того, они проанализировали частоту «бестолковых объявлений» по громкой связи аэропорта и наличие и доступность для пассажиров электророзеток. «Пять звезд» не получил ни один аэропорт России. «Четыре звезды», подразумевающие «высокий уровень комфорта», эксперты присвоили аэропортам Владивостока, Екатеринбурга, Казани, Новосибирска и Сочи. По мнению аналитиков «Авиапорт», «качество обслуживания пассажиров стало выше», чем 4–5 лет назад. Среди

причин они называют реализацию инвестпрограмм и распространение в региональных аэропортах «передовой мировой и российской практики».

«В принципе, в российских региональных аэропортах есть общераспространенный «гигиенический минимум», который лишь в редких случаях дает сбои», — рассказывает Андрей Крамаренко. — Везде стараются избавиться от очередей — и действительно, на регистрации и спецконтроле я редко когда стоял больше пяти-десяти минут. По сравнению с европейскими небольшими аэропортами (и большими тоже) — это очень хорошо».

Глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев также отмечает «благоприятные тенденции». «Аэропортовая инфраструктура в регионах развивается буквально семимильными шагами. Со второй половины прошлого десятилетия этот сектор рынка стал одним из лидеров с точки зрения темпов и масштабов реконструкции. Обстоятельства, способствовавшие такому положению дел, очевидны: рост объемов перевозок, бюджетные инвестиции в развитие аэродромной инфраструктуры и, наконец, возможность заработать, которая привлекает частных инвесторов в аэропортовый бизнес», — полагает он. По его мнению, в стране «уже есть достаточное количество аэропортов, которые предлагают сервис не хуже и даже лучше, чем столичные». Впрочем, господин Пантелеев не склонен рукоплескать всем российским аэровокзалам. «До сих пор остается большое количество воздушных гаваней, застрявших в прошлом. Это касается не только капитальных строений — устаревших пассажирских и грузовых терминалов, древнего оборудования и так далее. Порой, и это вдвойне страшнее, на уровне прошлого десятилетия остались технологии и процедуры обслуживания пассажиров, грузов и воздушных судов. Как правило, эти проблемы актуальны для аэропортов с небольшим пассажиропотоком», — отмечает эксперт.

Господин Крамаренко тоже видит немало «минусов», которые мешают полноценному развитию. «Многие из аэропортов имеют старую инфраструктуру, которая не может быть приспособлена под современные процессы обслуживания пассажиров. Во многих уже есть дефицит пропускной способности или скоро будет. Не хватает обмена опытом — во многих случаях каждый изобретает свой собственный велосипед, и не всегда удачно. Большая проблема — организация общественного транспорта. Я могу по пальцам пересчитать российские аэропорты, где он организован удобно для пассажиров. И не вспомню ни одного европейского аэропорта, куда мне было бы неудобно добираться, в том числе под ранние вылеты. Хотя нет, наверное, один вспомню — итальянский Реджо-ди-Калабриа. После 20 часов отсюда, кроме как на такси, не уехать».

В этом году «Авиапорт» обещает провести новое исследование состояния инфраструктуры российских аэропортов. Вероятно, мы станем свидетелями ротации в «турнирной таблице». Не зря же аэропорт Уфы немало сделал для улучшения сервиса и увеличения своей пропускной способности.

Булат Баширов



2014

Газета «Коммерсантъ»
по специальной цене
от пяти экземпляров.

Оформление доставки — по телефону
(347) 292 79 65



Удобные условия ежедневной доставки газеты «Коммерсантъ», включая глянцевые цветные тематические приложения формата D2 и A3.