

ОБСЛУЖИТЬ ПО-РУССКИ РЫНОК ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ РАСТЕТ ВМЕСТЕ С ПАРКОМ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ РОССИЙСКИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ. ЦЕНТРЫ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ КРОМЕ МОСКВЫ ОТКРЫВАЮТСЯ, НАПРИМЕР, В ИРКУТСКЕ И, ВОЗМОЖНО, СКОРО ПОЯВЯТСЯ В ХАБАРОВСКЕ И ОМСКЕ, АКТИВНОСТЬ ДЕМОНСТРИРУЮТ ПРИБАЛТИЙСКИЕ КОМПАНИИ. ПРИ ВСЕМ ЭТОМ ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ДЕНЕГ ЗА ТОИР ВСЕ ЕЩЕ ПРОХОДИТ МИМО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПОСТАВЩИКОВ.

АННА НАЗАРОВА



ПРОВЕДЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ ПОВЫШАЕТ ОСТАТОЧНУЮ СТОИМОСТЬ САМОЛЕТА НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ

Инженерно-авиационная служба компании получила свидетельство эксплуатанта еще в далеком 1993 году, когда российская деловая авиация находилась в зачаточном состоянии, а ее услугами пользовались прилетающие в Россию иностранные бизнесмены. Первой в России компания получила сертификат EASA Part 145, который дает возможность проводить тяжелые формы периодического обслуживания самолетов Hawker в соответствии с российскими, европейскими и американскими нормами. Это означает, что владельцу совершенно не обязательно гонять свой самолет, который зарегистрирован не в России, в сервисный центр в Европу или США. Ремонтные работы можно провести в Москве, сэкономив время и деньги: стоимость нормо-часа здесь ниже. Собственники бизнес-джетов с российской регистрацией также могут выиграть от техобслуживания в соответствии с EASA Part 145 — остаточная стоимость самолета на вторичном рынке будет выше, поскольку при проведении работ по международным стандартам признается вся история технического обслуживания.

«Проведение работ по международным стандартам резко повышает ликвидационную стоимость приобретенной соотечественниками частной авиатехники, поскольку по этим стандартам другими авиационными регистрациями признается вся история технического обслуживания», — рассказывает Евгений Бахтин. — При этом контроль качества работ осуществляется американскими специалистами, работающими в «Авком-Д» на постоянной основе для гарантии высокого качества и надежности выполняемых работ».

Технические специалисты «Авкома» имеют не только российские лицензии, но и сертификаты, признающиеся по нормам EASA и FAA, то есть в Европе и США.

По отдельным видам техобслуживания и ремонта, например, самолетов Hawker/BAe-125 «Авком-Д» остается единственным центром на территории СНГ, сертифицированным для выполнения всех видов работ, включая капитальный ремонт. Специалисты сервисного центра также оказывают техническую поддержку самолетам Hawker, всем моделям Beechcraft King Air и отдельным моделям из производственной линейки Cessna Citation.

Если эксплуатант бизнес-джета по каким-то причинам заинтересован в замене или модернизации навигационного оборудования — что может быть особенно актуальным для владельцев «возрастных» самолетов, — то на базе «Авком-Д» можно сделать и это. С августа 2012 года «Авком-Д» стал авторизованным центром установки и модификации оборудования производства Rockwell Collins — одного из глобальных лидеров рынка авиационного оборудования и информационно-технологических услуг.

Техническая база в Домодедово позволяет экономить время и в вопросах обслуживания интерьеров самолетов

УТЕКАЮЩИЕ 300 МИЛЛИОНОВ Отечественный парк самолетов бизнес-класса последовательно растет последние годы. По оценкам участников рынка, под контролем российских владельцев находится от 150 до 380 служебных машин. Несмотря на значительный разброс, даже усредненная цифра свидетельствует о том, что для нормальной эксплуатации бизнес-самолетов и обслуживания рейсов деловой авиации в России необходима полноценная инфраструктура. Другими словами, комплексы наземного обслуживания, парковочные зоны и ангары, пассажирские терминалы, поставщики хендлинговых услуг, топливозаправочные комплексы.

Однако по совокупности многих причин большая часть парка самолетов деловой авиации, эксплуатируемых в интересах российских владельцев, имеют зарубежную регистрацию. С префиксом «RA-» по состоянию на сентябрь 2012 года летает всего 48 бизнес-джетов, по оценке Евгения Бахтина, председателя совета дирек-

торов компании «Авком-Д» — одного из старейших игроков российской деловой авиации. Большая же часть самолетов с иностранной регистрацией проходит техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) в зарубежных сервис-центрах. Зачастую это влечет дополнительные траты времени и средств. Между тем, по словам экспертов, рынок технического обслуживания служебных самолетов в России имеет внушительные перспективы. Бахтин оценивает потенциал рынка технической поддержки в сумму не менее чем \$350 млн ежегодно. Эта цифра основывается на показателях среднего годового налета служебных воздушных судов и связанных с этим расходов на их техническое обслуживание и поддержание летной годности. Однако незначительное число бизнес-самолетов, летающих под российским флагом, оставляет российским поставщикам услуг нишу объемом около \$75–100 млн. При этом отсутствие надежной инфраструктуры у отечественных компаний

зачастую не позволяет проводить полный комплекс работ по техническому обслуживанию и ремонту, что на практике снижает их долю до \$45–50 млн в год.

ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ Оставшиеся крохи от большого пирога техобслуживания делят между собой отечественные и зарубежные поставщики услуг, работающие на российском рынке. В Московском авиационном узле, на долю которого приходится большая часть рейсов бизнес-самолетов, услуги по техническому обслуживанию предоставляют российская компания «Авком-Д» (Домодедово), швейцарская Jet Aviation Moscow (Внуково-3), отечественная «Авиа Групп» совместно с финским провайдером Airfix Aviation (Шереметьево) и дочернее предприятие «Газпрома» в Остафьево.

Первым в России техническим центром по обслуживанию бизнес-джетов стал «Авком-Д», расположенный в крупнейшем аэропорту России — Домодедово.

ОБСЛУЖИВАНИЕ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ ЗА РУБЕЖОМ ВЕДЕТ К ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ТРАТАМ ВРЕМЕНИ И ДЕНЕГ

↑
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА