

ТОЧКИ ДОСТУПА

главный плюс обслуживания пассажиров бизнес-авиации в России — это качество. минус — довольно высокая стоимость в сравнении с мировой практикой. при этом тот самый достойный уровень сервиса предлагает лишь горстка аэропортов по стране. впрочем, инфраструктура имеет свойство расти в соответствии со спросом.

ИВАН ВЕРЕТЕННИКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ALTITUDES RUSSIA, ИЗДАТЕЛЬ UPCAST JETBOOK



БОРЬБА ЗА «ЖИРНОГО» СТОЛИЧНОГО КЛИЕНТА РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ МЕЖДУ ТРЕМЯ МОСКОВСКИМИ АЭРОПОРТАМИ — ВНУКОВО, ДОМОДЕДОВО И ШЕРЕМЕТЬЕВО

РАЗРЕШИТЕ ПРИЗЕМЛИТЬСЯ Читатель, вероятно, слышал о чудесном приземлении авиалайнера Ту-154, которое случилось в 2010 году. Самолет с бортовым номером RA-85684 летел из сибирского города Удачный в Москву. На борту находились 72 пассажира и 9 членов экипажа. Внезапно полностью пропало электропитание. Выключились не только навигационные приборы, но и топливные насосы, и керосина в расходном баке осталось на полчаса. Летчики снизились на высоту примерно 3 км и через некоторое время увидели короткую взлетно-посадочную полосу в лесу. Это был бывший аэропорт Ижмы (село с населением менее 4 тыс. человек), который с 2003 года используется в качестве вертолетной площадки. Благодаря ее начальнику Сергею Сотникову, который добровольно поддерживал бетонную полосу в хорошем состоянии, можно было попытаться счастья. После двух прерванных заходов на третьем пилоты смогли посадить самолет. Хотя тот выкатился за пределы ВПП почти на 200 м, никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал. С учетом погодных условий и ограниченной управляемости лайнера это иначе как чудом не назовешь.

Мораль сей басни проста: когда успешная посадка — вопрос жизни и смерти, сгодится и полоса из бетонных плит, без освещения, диспетчера и радиосвязи. Таких в России немало, и каждый год список пополняется новыми — из числа закрывающихся аэродромов. Однако основная потребность как пассажиров, так и экипажей бизнес-авиации — в современных аэропортах, где были бы не только все необходимые атрибуты для безопасного взлета и посадки, но и готовность обслуживать эти особые рейсы, где простым «пазиком» для доставки на борт не обойтись. И тут выбор сильно сужается.

В отечественном реестре значится 236 аэропортов авиации общего назначения, среди которых 69 — международные. Они Воздушным кодексом определяются следующим образом: «Аэропорт, который открыт для приема и отправки

воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иные виды контроля». Если говорить человеческим языком, это те аэропорты, которые больше всего похожи на привычные западные: здесь есть диспетчеры, говорящие на английском языке, освещение ВПП, службы погрузки-разгрузки, в наличии топливо и т. д. В сухом остатке для пользователей бизнес-авиации это значит, что сюда летать безопасно, а дорогой бизнес-джет смогут, по меньшей мере, подготовить к вылету. Что не гарантирует сервиса на достойном уровне для пассажиров и экипажа.

Оставшиеся 167 аэропортов — это либо аэродромы совместного базирования (то есть наполовину военные), либо аэродромы экспериментальной и спортивной авиации. Есть и один аэропорт, ориентированный исключительно на бизнес-авиацию, — московский Остафьево, где базируется флот «Газпрома». И он от Ижмы далек как в прямом, так и в переносном смысле. Здесь современный терминал, спроектированный и обставленный с учетом статуса пассажиров, перрон-стоянка бизнес-джетов, ангарный комплекс, а также центр технического обслуживания и ремонта самолетов и вертолетов. Однако есть оговорка: аэропорт заточен в первую очередь под обслуживание рейсов «Газпром Авиа», и самолеты других авиакомпаний составляют незначительную часть его трафика. Кроме того, он является аэропортом совместного базирования и используется также военными. По-прежнему на уровне слухов остается и построение Сулейманом Керимовым, владельцем группы компаний «Нафта-Москва», отдельного аэропорта бизнес-авиации на базе военной Ку-

бинки. Конечно, независимый и отдельный от регулярных авиалиний аэропорт стал бы новым словом в бизнес-авиации России, однако до сих пор не ясно, на какой стадии находится проект.

МОСКОВСКОЕ БЛАГОПОЛУЧИЕ В ожидании развития событий основная битва за «жирного» столичного клиента развернулась между тремя основными аэропортами — Внуково, Домодедово и Шереметьево. Несмотря на загруженность рейсами регулярных авиалиний, каждый из этих грандов обзавелся своими комплексами наземного обслуживания бортов бизнес-авиации. Успехи их распределились в обратной пропорции к объемам в массовых перевозках: Внуково-3 уже давно удерживает первое место в количестве обслуживаемых рейсов бизнес-авиации благодаря статусу правительственного аэропорта, крайне удачному расположению и уютному, со вкусом обставленному терминалу, к которому прилагаются ангарный комплекс и центр ТОиР, а также огромный опыт сотрудников. В отличие от общего аэропорта, который у пассажиров вызывает немало вопросов, бизнес-терминал с точки зрения обслуживания безупречен. Единственное, что случалось слышать от представителей западных авиакомпаний: цены здесь далеко не самые низкие. Однако завидное постоянство, с которым эти же компании продолжают летать именно во Внуково-3, подчеркивает его привлекательность для клиентов.

Но на горизонте появился серьезный соперник. «Терминал А» компании «Авиа Групп» по своим параметрам готов догнать и перегнать популярного конкурента. Открытый в Шереметьево терминал бизнес-авиации не оставляет сомнений в своей направленности: двухэтажное здание снаружи выглядит весьма импозантно, а внутри таит изысканные залы ожидания, ресторан с видом на взлетно-посадочную полосу, удобные переговорные со всем необходимым оборудованием, а также офисные помещения и даже душевые комнаты. Однако основная изюминка терминала — два великолепных и вместительных ангара, оборудованных современными системами климат-контроля. На сегодня лучших в стране попросту нет. Неудивительно, что на их базе компания планирует открыть центр техобслуживания бизнес-джетов Dassault Falcon. С точки зрения доступности большие надежды руководство компании возлагает на участок платной скоростной магистрали, которая уже в 2013 году должна связать Москву и Зеленоград.

В то же время домодедовский бизнес-терминал АВКОМ-Д может похвастать самым передовым и «бое-способным» комплексом техобслуживания. Само здание не столь вместительное, как терминалы Внуково и Шереметьево, да и дорога до Домодедова остается довольно непростой, что, по словам специалистов, например Виталия Рыбина, генерального директора компании Art Aviation, не позволяет аэропорту активно развивать данное направление услуг.

В целом же, по мнению генерального директора «Авиа Групп» Михаила Семенова, «трафик в Москве, по разным оценкам, равен 250–300 тыс. пассажиров бизнес-авиации в год. Эти люди распределяются между тремя аэропортами, причем каждый из них занимает абсолютно адекватную позицию. Все заинтересованы в том, чтобы эти бизнес-пассажиры проходили через них. Везде создана необходимая инфраструктура. Однако всегда останутся клиенты, которые в силу разных причин — где-то больше нравится, где-то ближе к дому — будут ездить в один из них. В остальном же все решат клиентоориентированность и качество услуг». Основная битва за московского потребителя развернется совсем скоро, ведь в каждом из трех главных аэропортов есть своя структура, готовая обеспечивать перелеты бизнес-джетов на европейском уровне, а то и выше.

ПЯТНА НА КАРТЕ В регионах же ситуация по-прежнему непростая. До 65% рейсов бизнес-авиации обслуживается в столичном авиаузле, что оставляет многочисленным аэропортам России сравнительно небольшое количество рейсов. Наиболее востребованными направлениями являются Санкт-Петербург и Сочи, а также центры промышленности и добычи полезных ископаемых — Урал, Сибирь, Татария и пр.

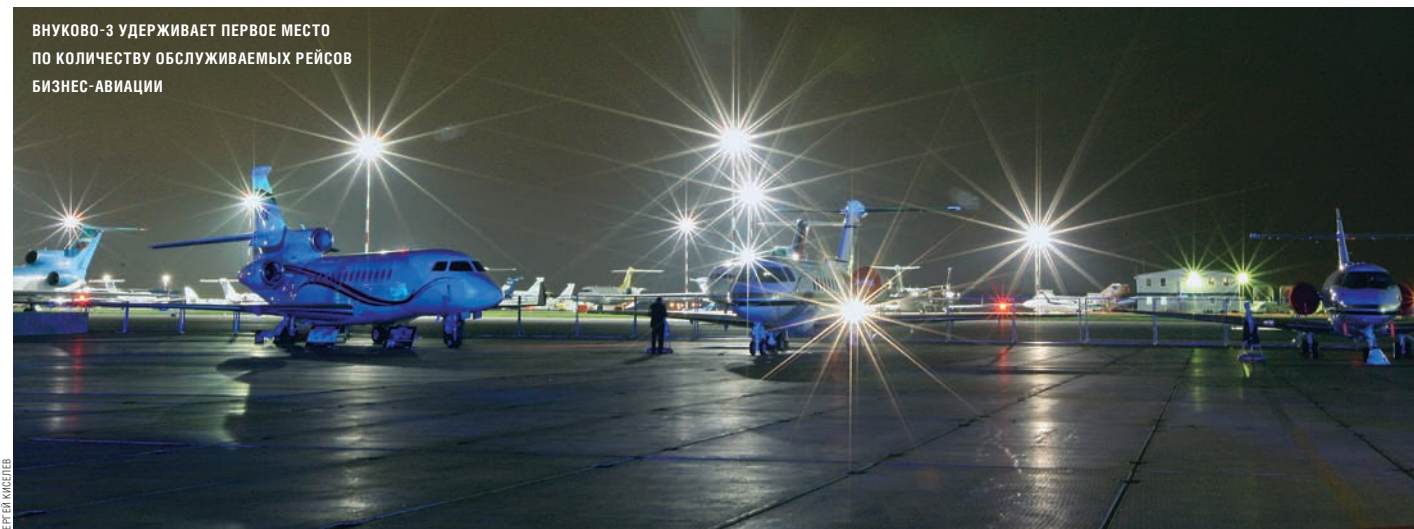
Пулково обзавелся сразу двумя бизнес-терминалами: на его территории схлестнулись владельцы «Авиа Групп» и Внуково-3, создав Пулково-2 и Пулково-3 соответственно. Это, конечно, может показаться излишеством. Однако по замыслу создателей «второй» должен будет обслуживать официальные делегации и правительственные рейсы, в то время как «третьей» сосредоточит усилия на частных и корпоративных рейсах.

Помимо Петербурга активно развивается Сочи, где строится терминал «Базэл-Аэро». Он будет принимать как официальные делегации, так и бизнес-рейсы и в преддверии Олимпиады 2014 года станет незаменимой составной частью местной инфраструктуры.

В целом комплексы наземного обслуживания, отдельные терминалы и сопутствующие услуги возникают только там, где они действительно нужны. Правильно считать спрос на услуги причиной, а их предоставление — следствием. По мнению Алексея Королева, руководителя направления анализа и стратегий компании Urcast, развитие инфраструктуры деловой авиации в России не так уж сильно отстает от реального спроса: «Пройдет немного времени, и появится то необходимое число ангаров и терминалов, чтобы более или менее сносно обслуживать имеющийся парк самолетов». И советовать на плохую инфраструктуру, пожалуй, не стоит. То, что действительно нужно бизнесу, у нас либо уже есть, либо строится. Остальное — ложные надежды, основанные на стародавнем заблуждении, будто Россия и Америка находятся на одной и той же ступени развития. На самом деле нам еще есть чему поучиться. ■

В РЕАЛЬНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРА НЕ ТАК УЖ СИЛЬНО ОТСТАЕТ ОТ СПРОСА

↑ ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ВНУКОВО-3 УДЕРЖИВАЕТ ПЕРВОЕ МЕСТО ПО КОЛИЧЕСТВУ ОБСЛУЖИВАЕМЫХ РЕЙСОВ БИЗНЕС-АВИАЦИИ