

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РОССИИ

А.В.Чеховский, А.Д.Припадчев

Публикация статьи осуществлено благодаря Государственному контракту № П295 от 24.07.2009 федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» по конкурсу «Проведение поисковых научно-исследовательских работ по направлению «Конструирование летательных аппаратов», по проблеме «Разработка и конструирование нового типа ЛА авиации общего назначения»

Рассматривается развитие бизнес-авиации как особого сектора авиационного рынка, обеспечивающего выполнение перевозок «по требованию» в интересах корпораций и частных лиц.

Часть гражданской авиации, связанная с использованием авиационной техники в интересах владельцев компаний или частных лиц и предназначенная для перевозки пассажиров, персонала компании, их клиентов или грузов «по требованию» в интересах собственного бизнеса, является бизнес авиацией. В зависимости от вида собственника бизнес - авиация подразделяется на корпоративную, персональную и аэротакси.

В соответствии с определением Национальной ассоциации деловой авиации США (NBAA) «корпоративная авиация – это часть системы воздушных перевозок, которая имеет отношение к эксплуатации самолёта фирмами и компаниями для перевозок пассажиров и грузов в интересах их бизнеса, причем самолёты используются только в этих целях, и не сдаются в аренду для общественных нужд, и управляются пилотами, имеющими, как минимум, лицензию гражданской авиации, разрешающую выполнять полёты по приборам».

Персональная авиация принадлежит частным лицам, они же осуществляют пилотирование.

Аэротакси – это авиакомпании, специализирующиеся на чартерных перевозках VIP-пассажиров или небольших грузов. Пользователь нанимает самолёт с экипажем для выполнения разовых полётов.

В последние годы получила развитие такая форма собственности, как долевое владение. При этом авиатехника принадлежит частным владельцам (пропорционально их вкладам), а эксплуатируется специализированной авиакомпанией. В этом случае для владельцев снижаются первоначальные затраты, уменьшается налогооблагаемая база. Кроме того, повышаются гибкость и интенсивность использования воздушных судов (ВС), уменьшается себестоимость перевозок.

О бизнес - авиации в России заговорили в начале 1990-х годов. Тогда возник спрос на самолеты Як-40 и Ту-134. Затем для комфортабельного обслуживания авиакомпаний стали использовать современные бизнес - джеты.

Сегодня бизнес - авиация в основном ориентирована на предпринимателей, которые являются основными потребителями этой услуги.

С 2002 года число бизнес - чартеров в Московском авиационном узле увеличивается на 45% ежегодно. Прирост деловых авиаперевозок только в московском регионе ежегодно составляет 30%. В 2005 году Москва сравнялась с Лондоном (являющимся крупнейшим центром бизнес - авиации) по числу рейсов на престижных самолетах бизнес - класса, а сегодня даже опережает его по количеству вылетов.

Данный рынок крайне перспективен, как и рынок авиатакси, который предлагает более низкие тарифы при высоком уровне комфорта на борту. Емкость российского рынка авиатакси, включающего вертолетные перевозки по Москве и Подмоскovie и перевозки пассажиров бизнес самолетами между небольшими городами на небольшие расстояния, составляет 1,5 млрд. рублей.

По прогнозам аналитиков, воздушные такси вскоре будут перевозить до миллиона пассажиров в год между 300 городами России, в том числе и по индивидуальным заказам, для чего планируется задействовать до 200 воздушных судов.

Анализ статистики применения деловой авиации в Российской Федерации, позволил составить прогноз развития парка малой авиации России, который к 2015 году превысит 1180 ВС и станет вторым в мире. Чтобы эти прогнозы оправдались, необходимо разрешить ряд проблем нормативно-правового характера, мешающих развитию рынка: Прежде всего, необходимо использование определения деловой авиации, принятое ведущими международными организациями: специальным органом ИКАО – Международным советом по бизнес авиации - IBAC, документов ведущих зарубежных объединений участников рынка бизнес авиации (ЕВАА, НВАА): «...деловая авиация является составной частью воздушного транспорта, в том числе международного, воздушные суда которой предназначены для осуществления нерегулярных перевозок пассажиров и багажа по индивидуальным заказам или для собственных (в том числе корпоративных) нужд собственников и эксплуатантов воздушных судов деловой авиации...»

Стремительный рост бизнес - авиации в России сегодня сталкивается с такими проблемами как: регистрация воздушных судов деловой авиации в России; признание прав собственности на ввозимые воздушные суда; таможенное регулирование в сфере деловой авиации; сертификация; нормативно-правовая база. Отсутствие федерального закона приводит к тому, что многие отечественные эксплуатанты самолетов вынуждены регистрировать свои суда за рубежом.

По анализу международных специалистов, самолеты бизнес - авиации во время рейса имеют неполадки крайне редко. Это связано как с техническим обслуживанием воздушных судов, так и с профессиональными навыками экипажа. Самолеты класса business jets практически не стоят под открытым небом, а ангарное хранение воздушных судов VIP-класса позволяет сохранять самолеты в идеальном состоянии многие годы.

Библиографический список:

1 Информационное агентство «Российская авиация и космонавтика». – Режим доступа: www.avia.ru.

2 Полет: Общероссийский научно-технический журнал / ООО «Машиностроение - Полет». – М.: ОАО «Издательство «Машиностроение». – ISSN 1684-1301. – № 1. – 2009.

3 Промышленный вестник Инфо: федеральный ежемесячный журнал для руководителей предприятий и технического менеджмента – М.: ООО «Индустрия-Инфо». – № 9. – 2008.