

УДК 328.24

DOI: 10.26456/2219-1453/2023.2.171–180

СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

М.А. Кириллов

АНО ВО «Российский новый университет», г. Москва

В статье проведено исследование трансформаций, происходящих в сфере деловой авиации в связи с изменением геополитической ситуации и необходимостью преодоления последствий пандемии коронавируса. Показано, что бизнес-авиация представляет собой не просто сегмент повышенной комфортности авиаперевозок, но, в первую очередь, она необходима для эффективного ведения различных видов экономической деятельности в регионах, когда их доступность напрямую связана с инвестиционной привлекательностью и целесообразностью осуществления новых проектов. Целью исследования является выявление факторов и направлений развития российской деловой авиации в современных условиях. Научная новизна представленных результатов заключается в выявлении взаимосвязи между уровнем деловой активности и развитием инфраструктуры бизнес-авиации в регионах России.

Ключевые слова: *деловая авиация, парк воздушных судов, авиационная инфраструктура, регион, межрегиональные связи.*

Кризисные явления последних лет, связанные с целым рядом экономических, политических и эпидемиологических факторов, оказали негативное влияние на функционирование российской деловой авиации. В этой связи повысилась актуальность исследований по определению направлений ее дальнейшего развития. В данной статье автором представлены результаты работы, в ходе которой на основе анализа текущей ситуации в отрасли и ее особенностей сформированы предложения по преодолению возникших «узких» мест и использованию потенциала имеющихся сильных сторон. Для решения поставленных задач исследования применен комплексный подход, позволяющий не только обозначить перспективы развития бизнес-авиации в регионах России, но и выявить факторы влияния на нее различных видов деловой активности.

Экспертное сообщество характеризует деловую авиацию как самостоятельную отрасль, которая специализируется на оказании транспортных услуг широкому кругу корпоративных клиентов и частных лиц. В большинстве стран мира эта отрасль уже в высокой степени развита, но для России она является относительно новым рыночным сегментом. Необходимо подчеркнуть, что в качестве одного из главных результатов развития сегмента бизнес-авиации можно рассматривать процесс оживления деловой активности. В современном мире в условиях глобализации мировой

экономики бизнес-авиация трансформировалась в необходимый элемент сервисной экономики, который удовлетворяет потребности в быстром и комфортном перемещении предпринимателей, топ-менеджеров, крупных государственных чиновников и иных лиц в деловых целях. Это перемещение осуществляется вне стандартных расписаний рейсов авиакомпаний и в пункты назначения, где отсутствуют крупные аэропорты. В соответствии с принятой практикой, расписание рейсов и маршруты полетов у авиакомпаний устанавливаются на долгое время, и внесение в них изменений представляет собой сложный процесс. При использовании услуг деловой авиации клиентам открывается возможность не только сократить время на воздушное перемещение и другие организационные процедуры, но и выбрать удобный график полета.

Важной частью исследования на начальном этапе является теоретический анализ основных понятий в исследуемой сфере, а также обобщение различных подходов к характеристике ее основных элементов.

Поиск, проведенный в базах нормативно-правовых документов «Консультант» и «Гарант», показал, что в российской практике нет четкого и законодательно закрепленного понятия «деловая авиация», а также комплекса норм, которые отдельно регулировали бы данный вид деятельности. В установленную классификацию бизнес-авиация может быть включена между авиацией общего назначения и коммерческими воздушными перевозками (рис. 1). В понятие «деловая авиация», или «бизнес-авиация», входит коммерческая и некоммерческая эксплуатация воздушных судов в VIP-компоновке, с количеством кресел, не превышающим 20.

Основной источник в международном воздушном законодательстве — международная конвенция ИКАО — дает следующее определение бизнес-авиации (корпоративной авиации): «некоммерческая эксплуатация или использование воздушного судна компанией для перевозки пассажиров или товаров в целях обеспечения своей деятельности, управляемого профессиональным пилотом, нанятым для выполнения полета. Примечание: бизнес (корпоративная) авиация является подвидом авиации общего назначения» [13].

Европейская ассоциация бизнес-авиации (ЕБАА) определяет «бизнес-авиацию», как «сектор авиации, который относится к воздушным судам, эксплуатируемым или используемым компаниями для перевозки пассажиров и багажа (груза), а также как дополнительный инструмент ведения бизнеса компаний» [5, с. 63]. На сайте Международной организации гражданской авиации (ИКАО) представлена следующая дефиниция бизнес-авиации: «некоммерческая эксплуатация или использование воздушного судна компанией в целях перевозки пассажиров или товаров для обеспечения своей деятельности, управляемого профессиональным пилотом, нанятым для выполнения полета» [8].

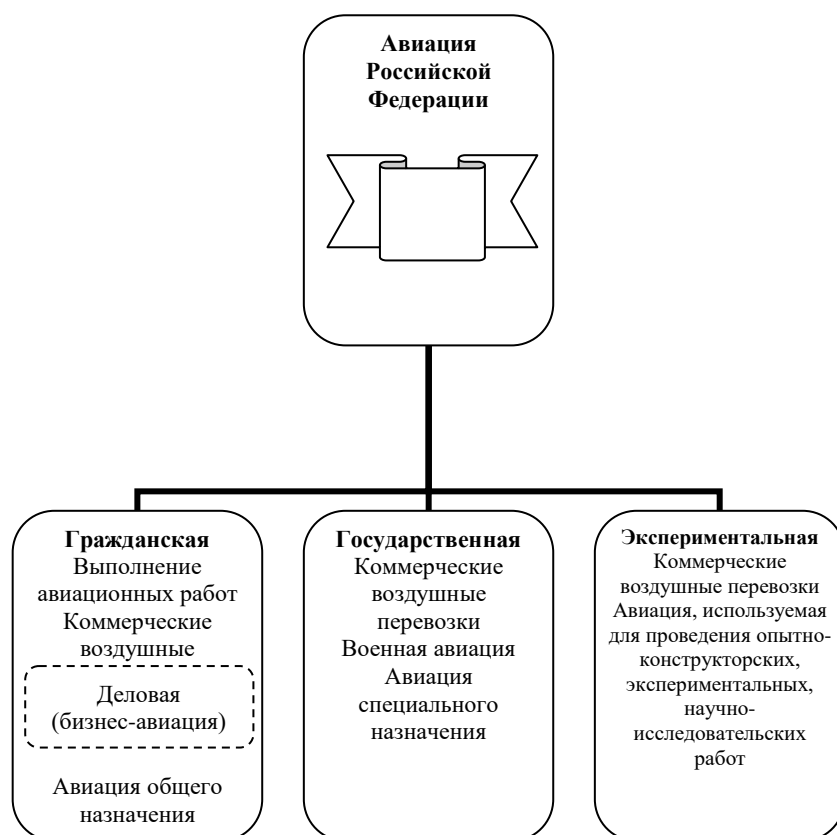


Рис. 1. Классификация российской авиации в соответствии с Воздушным кодексом РФ [1, ст. 20–24]

Проведенный анализ публикаций [2, 11, 12] показал, что деловая авиация признается важным и действенным инструментом развития предпринимательства, который способствует достижению высокой эффективности ведения бизнеса. В состав инфраструктуры деловой авиации входят особым образом оборудованные терминалы, места стоянки парка воздушных бизнес-судов, обширный штат персонала.

Впервые один из самолетов бизнес-авиации приземлился в России в 1990-е гг. в аэропорту Шереметьево, и в деловой оборот вошло понятие бизнес-джетов. Безусловно, с тех пор отрасль деловой авиации изменилась кардинальным образом. Данные изменения затронули и сами самолеты, и комплекс услуг, предоставляемых на борту бизнес-джетов, и спрос на них. Так, к началу XXI века объем мирового рынка деловой авиации увеличился более чем в три раза по сравнению со значениями начала 1990-х гг. [5, с. 64]. При этом темпы роста российского рынка бизнес-авиации вплоть до 2014 г. составляли практически 30 % в год, а в мировом масштабе данный показатель намного выше.

Ключевыми факторами стремительного роста стали благоприятная экономическая конъюнктура в мире, усиление процессов глобализации, начало активного переноса транснациональными корпорациями

трудоемкого производства в развивающиеся страны. К факторам, которые оказывают влияние на стимулирование современного рынка деловой авиации, можно отнести продолжающуюся интеграцию и глобализацию бизнеса, темпы экономического подъема отдельных развивающихся стран, распространение практики долевого владения на самолеты (бизнес-джеты), что в итоге делает владение единицами парка деловой авиации более доступным. В результате воздействия совокупности вышеприведенных факторов бизнес-авиация получила стремительное развитие.

Так, например, только в России количество самолетов класса бизнес постоянно росло, вплоть до 2010-х гг. На тот момент в собственности у российских бизнесменов насчитывалось порядка 600 единиц парка деловой авиации, частично была создана необходимая авиационная инфраструктура, готовая обслуживать любые частные самолеты. В первую очередь, речь идет о специальных ангарах для стоянки бизнес-самолетов, специальных залах в аэропортах и новых квалифицированных кадрах. Такие крупные российские компании, как ПАО «Газпром», «ЕЭС», «ЛУКОЙЛ» в своих организационных структурах начали создавать дочерние авиакомпании, парк которых состоял из отечественных моделей самолетов с переоборудованными по высоким стандартам салонами для выполнения бизнес-рейсов. Необходимость создания такими компаниями собственных авиационных бизнес-единиц и острая потребность в деловой авиации во многом обуславливалась наличием широкой филиальной сети и интересами за рубежом.

Впоследствии на российском рынке появились отдельные профильные компании и брокеры. Здесь необходимо подчеркнуть, что на протяжении длительного периода времени российский сектор деловой авиации осваивали иностранные компании. В частности, первый бизнес-джет, совершивший посадку в аэропорту Шереметьево, принадлежал иностранным владельцам. Согласно мнению Е. Бурденко, на рынке бизнес-авиации в Российской Федерации господство иностранных компаний было подавляющим с долей порядка 70 % [4]. Преобладание иностранных компаний, как производителей самолетов бизнес-класса, так и брокеров, обусловлено тем, что у России нет в наличии отечественных современных самолетов делового класса, для используемой иностранной техники нет сети технического обслуживания, а ремонтные работы производятся за рубежом. Безусловно, сложившуюся ситуацию усугубил ввод санкций в отношении России зимой 2022 г., ограничивший возможности использования зарубежных сервисов.

Характеризуя специфику бизнес-авиации, доктор экономических наук, профессор Б.В. Артамонов подчеркивает, что «смысл и сама идея деловой авиации находит свое выражение в кардинальном изменении существующей ситуации, когда две трети времени авиапутешествия пассажир проводит на земле» [10, с. 86]. Наряду с большим выигрышем во времени, что особенно ценно для представителей деловых кругов, сравнительно малый размер бизнес-джета и соответствующая бизнес-

классу комплектация всего пассажирского салона позволяют пассажирам такого рейса проводить время полета с большей пользой для собственного бизнеса. Соответственно, можно говорить о том, что динамика спроса на услуги бизнес-авиации, с одной стороны, находится в прямой зависимости от деловой активности, а с другой стороны сама эту активность повышает. Встречи с деловыми партнерами, участие в выставках, конференциях и форумах, проверка собственных бизнес-объектов в различных регионах страны и мира – все это может потребовать использования бизнес-авиации, учитывая её огромные преимущества по сравнению со стандартной гражданской авиацией. Безусловно, на спрос в данном сегменте может влиять целый ряд факторов, но чаще всего спрос на услуги бизнес-авиации падает как результат снижения деловой активности.

Для такой категории экономических субъектов, как инвесторы, главное преимущество бизнес-авиации заключается тем, что она представляет собой уникальный объект частных финансовых вложений. Эти вложения могут осуществляться как в части авиастроения, так и в части развития инфраструктуры. Лидером по выпуску и реализации частных самолетов являются канадская компания «Bombardier», а второе место по объему рынка бизнес-авиации (порядка 20 %) занимает американская конгломератная компания «General Dynamics» (GD). Крупнейшим европейским конгломератом, который осуществляет проектирование и производство бизнес-самолетов, является французская компания «Dassault», имеющая две самостоятельные бизнес-единицы – «Dassault Aviation» (DA) и «Dassault Systems» (DS) [4].

Несмотря на все сложности современного этапа, продолжается рост спроса на производство и поставку бизнес-джетов (табл. 1).

Таблица 1

Прогноз поставок бизнес-джетов по регионам до 2023 года [12]

Направление поставки бизнес-джетов	Планируемое количество
Соединенные Штаты Америки	3875
Страны Европы	1550
Китай	950
Латинская Америка	940
Россия	520
Ближний Восток	380
Индия	355

В последние десятилетия лидирующими компаниями, производящими воздушные суда для деловой авиации, были созданы бизнес-джеты, которые способны совершать трансатлантические перелеты. Современные технологии и экономичные двигатели позволяют частным самолетам преодолевать большие расстояния. Рост возможностей и функциональности самолетов отражается на экономической составляющей работы сегмента деловой авиации. Так, самолет, рассчитанный на

13–19 пассажиров и способный совершить перелет из Европы в Северную или Южную Америку, будет стоить дороже, чем тот, что вмещает 3–4 человека и совершает только короткие перелеты в пределах одного континента. На ценовую политику бизнес-авиации влияет также возраст и оснащенность самолетов.

Российское производство единиц воздушного транспортного парка деловой авиации появилось недавно. Введение санкций в части запрета на импорт и лизинг иностранных самолетов в Россию и запрет на их техническое обслуживание актуализировали вопрос импортозамещения в гражданской авиации в целом, включая сегмент бизнес-авиации.

Как было отмечено ранее, для отрасли деловой авиации характерна нерегулярность полетов, большие колебания интенсивности полётов в течение календарного года, месяца и даже дня. Так, например, аэропорт Пулково обслуживает по 350–550 пассажиров делового круга, которые пользуются специальными бизнес-джетами [3, с. 74]. Под воздействием неопределенности времени использования единиц парка деловой авиации в краткосрочной перспективе и необходимости выдерживать пиковые нагрузки при резком возрастании интенсивности полетов формируются проблемы технического обслуживания. Они должны учитываться при развитии российской инфраструктуры деловой авиации.

До настоящего времени высокая конкуренция в рассматриваемом сегменте не позволяла российским производителям выйти на уровень зарубежных компаний, несмотря на то, что отечественные разработки в данном направлении велись с конца XX века. Можно предположить, что для российских авиастроительных компаний в обозримой перспективе качественно трансформировать и развить сегмент деловой авиации будет сложно. В первом десятилетии XXI века острой необходимости развивать собственное производство не было, а российских потребителей полностью удовлетворяли иностранные самолеты, так как их приобретение, регистрация и обслуживание за рубежом не представляли проблем. С изменением геополитической ситуации в 2022 г. потребность в становлении собственной бизнес-авиации актуализировалась необходимостью осуществления деловых авиаперевозок преимущественно по внутренним направлениям.

В период пандемии COVID-19 бизнес-авиация находилась на подъеме [13]. Частные самолеты стали основным средством передвижения для представителей деловых кругов в условиях эпидемиологических ограничительных мер. С весны 2022 г. авиационный сектор испытывает на себе негативное влияние санкций, а деловая авиация и вовсе оказалась в беспрецедентной ситуации. Собственники бизнес-джетов, пассажиры чартерных самолетов, операторы, базы технического обслуживания, дилеры – во всем секторе бизнес-авиации не было направлений, которые остались бы не затронутыми последствиями санкций. Как результат, возникло два препятствия к развитию российской деловой авиации. Первое – отсутствие достаточного количества единиц парка воздушных судов, а второе – снижение уровня платежеспособности клиентской базы. По данным

консалтинговой компании WINGX, предоставляющей данные о рынке деловой авиации (информация о данном секторе частично носит закрытый характер), российский бизнес-трафик за первую неделю марта 2022 г. составил 677 рейсов. Это на треть рейсов меньше, чем за аналогичный период 2021 г. и на 55 % меньше, чем неделей ранее [7]. При этом почти половина рейсов, как в начале 2022 г., так и на всем его протяжении, совершалась внутри страны, либо между Россией и Белоруссией, а среди зарубежных направлений частных вылетов из России лидерами стали ОАЭ, Турция и Азербайджан.

Согласно приведенным А.В. Назаровой данным, доля российской деловой авиации в глобальном масштабе невелика, так как в Россию поставляется всего 0,5 % деловых воздушных судов от общемирового объема, однако для европейского рынка российский сегмент всегда имел важное значение. Так по состоянию на 2021 год 12 % бизнес-джетов, которые базировались в Европе, регулярно совершали перелеты из России или в Россию [7].

В перспективе экспертное сообщество ожидает усиление внимания в сегменте российской деловой авиации к направлениям, связывающим Москву и Санкт-Петербург, с промышленными и аграрными кластерами корпораций (Сибирь, Дальний Восток) и с дружественными странами. С большой долей вероятности можно говорить о том, что далеко не все игроки рынка бизнес-авиации продолжают свое функционирование в изменившихся условиях. В частности, операторы могут попасть под дополнительные санкции, а брокеры потерять имеющуюся клиентскую базу. В свою очередь, определенно продолжают свою деятельность в сегменте бизнес-авиации те игроки, которые раньше других научатся трансформироваться вместе с рынком, например, комбинировать сложные туристские продукты по внутренним направлениям, тем самым развивая сервисную инфраструктуру в стране. Наряду с этим, в качестве стимулов для дальнейшего развития российского сегмента деловой авиации могут выступить экономический рост, потребность поиска новых партнеров из дружественных стран, значительные расстояния между точками деловой активности в России, необходимость совершения полетов в отдаленные регионы, где расположены крупнейшие нефтегазовые компании. Комплекс преимуществ деловой авиации и ее востребованность представителями бизнеса и государственного управления позволяет сделать вывод о необходимости выработки новых подходов к управлению деловой авиацией в условиях санкций, чтобы обеспечить трансформацию отрасли и ее поступательное развитие. Вместе с тем для расширения возможностей сегмента бизнес-авиации в России необходимо направить усилия не только на импортозамещение парка воздушных судов, но и на совершенствование действующего законодательства.

Перспективные тенденции экономического роста в регионах России могут сформировать весьма благоприятные условия для развития деятельности предприятий, расширения деловых связей, и, как следствие, стимулировать спрос на деловые авиаперевозки (рис. 2).



Рис. 2. Влияние изменения деловой активности в регионе на развитие инфраструктуры деловой авиации

Например, цифровая трансформация крупных компаний в современных условиях позволяет им размещать филиалы и отдельные бизнес-единицы в различных регионах в зависимости от наличия и стоимости в них необходимых ресурсов (материальных, кадровых) [9] и организовывать их периодическое инспектирование и курирование с применением средств деловой авиации. Российские деловые маршруты включают соединение центральных регионов с отдаленными точками добычи углеводородных ресурсов и промышленного производства, а также с районами, где разворачивается крупное строительство. Региональные авиакомпании уже начинают проявлять свою заинтересованность в обновлении парка воздушных судов за счет новой российской авиатехники. На сегодняшний день именно деловая региональная авиация в целом способна дать дополнительный импульс к экономическому развитию как регионов России, так и всей страны в целом. В современных реалиях ситуация кардинальным образом меняется. Практически 90 % заказчиков деловых перевозок являются представителями российского бизнеса, причём 2/3 всех рейсов деловой авиации совершается между регионами России [6, с. 60].

Становится очевидным, что в целях дальнейшего роста и расширения российского сегмента деловой авиации государству в краткосрочном периоде потребуется не только пересмотреть действующую законодательную базу, но и развивать собственную инфраструктуру на региональном уровне, разрабатывая и внедряя стратегию модернизации системы обслуживания воздушных судов, в первую очередь, за счет импортозамещения и собственных разработок. Эффективное развитие российской деловой авиации может в свою очередь принести немалые доходы в государственный бюджет. Позитивным моментом является то, что данный сектор авиации не требует государственного финансирования, а в качестве инвестора выступает сам бизнес.

Подводя итог, следует отметить, что к особенностям развития деловой авиации в России на современном этапе относятся: наличие противоречий между высоким спросом на отечественные единицы воздушных судов бизнес-класса и их предложением на российском рынке; между необходимостью развития инфраструктуры деловой авиации в регионах России и низким текущим уровнем инвестиций в данный сектор; между существованием инновационных авиационно-технических отечественных разработок и их внедрением в российскую практику. К факторам развития деловой активности в регионах России, которые нужно учитывать, и на которые нужно ориентироваться при планировании и проектировании инфраструктуры и маршрутной сети деловой авиации, можно отнести следующие: осуществление крупных строительных, промышленных и туристских проектов на отдельных территориях; размещение бизнес-единиц и производственных объектов, включая энергетику и нефтегазовый сектор; изменения в территориальной диверсификации бизнеса и развитии межрегионального и межнационального партнерства.

Список литературы

1. Воздушный Кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 29.12.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.05.2023). [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/9040995> (Дата обращения 3.04.2023).
2. Бойко П.С. Проблемы деловой авиации в России // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2018. Т. 2. № 4(14). С. 661–662.
3. Богданов Е.В. Проблемы функционирования центров деловой авиации в аэропортах // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. 2022. № 3(36). С. 70–82.
4. Бурденко Е. The world market for business aviation in the context of globalization [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.researchgate.net/publication/301286660> (Дата обращения 5.04.2023).
5. Грек К.К. Рынок деловой авиации: мировой опыт и российская действительность // Российский внешнеэкономический вестник. 2018. №12. С. 63–72.
6. Зуева Т.И. Перспективы развития деловой авиации в регионах России // Московский экономический журнал. 2020. № 10. С. 58–61.
7. Назарова А.В. Стоянка на запасном. Тенденции бизнес-авиации 2023 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://jets.ru/business-aviation/stoyanka-na-zapasnom-tendentsii-biznes-aviatsii-2023/> (Дата обращения 5.04.2023).
8. Официальный сайт Международной организаций гражданской авиации (ИКАО)// [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx> (Дата обращения 30.03.2023).
9. Пилявский В.П., Любарская М.А., Шаптала А.В. Роль цифровой трансформации в развитии предприятий сферы услуг на современном этапе // Экономический вектор. 2020. №2 (21). С.73–77.
10. Сливинский Д.В. Бизнес-авиация в России: особенности функционирования и перспективы развития // Экономика и управление. 2020. Т. 26. № 1(171). С. 86–93.

11. Фролова О.А. Деловая авиация в России: миф или возможная реальность? // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2017. №6 (73). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/delovaya-aviatsiya-v-rossii-mif-ili-vozmozhnaya-realnost> (дата обращения: 30.05.2023).
12. Эпоха сдержанного оптимизма [Электронный ресурс] Режим доступа: im.kommersant.ru/ISSUES.PDF/TEMA/2014/1560209/ (Дата обращения 12.05.2023)
13. ICAO Doc 9713 - International Civil Aviation Vocabulary - Part 1.
14. Pantelaki E., Papatheodorou A. Behind the Scenes of Glamour: A Systematic Literature Review of the Business Aviation Sector // Journal of Air Transport Management. 2022. Vol. 105. P. 102–109.
15. Rybenska K., Socha V., Vittek P. Adapting Connectivity Measure for Business Aviation – COVID-19 Case Study // Transportation Research Procedia. 2022. Vol. 65. P.172–179.

Об авторе:

КИРИЛЛОВ Михаил Андреевич – аспирант, АНО ВО «Российский новый университет», 105005 г. Москва, ул. Радио, 22, e-mail: mikhail_kirillov@mail.ru, ORCID: 0009-0006-8303-1049

MODERN FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF BUSINESS AVIATION IN THE RUSSIAN FEDERATION

M.A. Kirillov

ANO VO “Russian New University”, Moscow

The article studies the transformations taking place in the field of business aviation in connection with a change in the geopolitical situation. The author shows that business aviation is not just a segment of the increased comfort of air transportation, but, first of all, it is necessary for the effective conduct of business. The purpose of the study is to identify factors and directions for the development of Russian business aviation in modern conditions. The phenomenological philosophy of the study makes it possible to draw conclusions based on the analysis and generalization of expert assessments. The scientific novelty of the presented results lies in establishing the relationship between the formation of domestic business aviation and the development of enterprises in the regions of Russia, as well as improving the efficiency of interregional business.

Keywords: *business aviation, aircraft fleet, aviation infrastructure, region, interregional relations.*

About the author:

KIRILLOV Mihail Andreevich – graduate student, ANO VO “Russian New University”, 105005 Moscow, st. Radio, 22, e-mail: mikhail_kirillov@mail.ru

Статья поступила в редакцию 03.05.2023

Статья подписана в печать 22.06.2023