

# ДЕЛОВАЯ И ЧАСТНАЯ АВИАЦИЯ В РЕГИОНАЛЬНОМ АВИАТРАНСПОРТЕ

RUBAA 2018

# Региональный авиатранспорт и ДА

Состояние регионального авиатранспорта является ключевым показателем социально-экономического развития региона.

Основными недостатками региональных транспортных систем РФ являются:

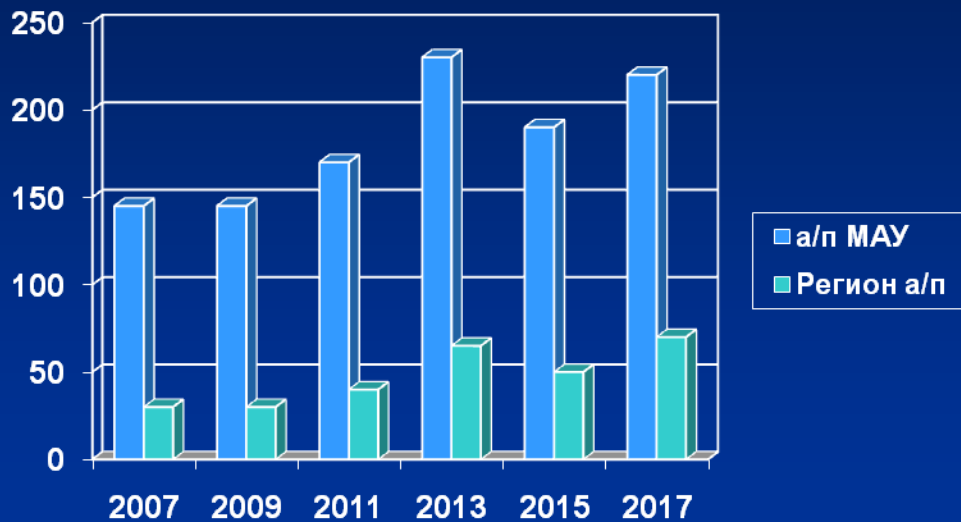
- Слабая инфраструктура наземного транспорта;
- Практическая утрата наземной инфраструктуры воздушного транспорта;
- Отсутствие или недостаток авиатехники для межрегиональных и местных авиасообщений;
- Дефицит средств региональных и местных бюджетов для развития регионального транспорта.

В этих условиях, Деловая авиация и АОН становятся важным элементом региональной транспортной системы.

# Развитие бизнес-авиации в регионах

Деловая авиация в России возростала бурными темпами (до 50% в год) в начале прошедшего десятилетия, снизив темпы роста только с наступлением кризиса 2008г. с возобновлением умеренного роста в 15-20% с середины 2010г., снижением в 2013-16г.г и относительной стабилизацией в 2016-7г.г.

Тыс.полетов в год



Заметно возрастание объемов движения ДА из региональных аэропортов, преимущественно Европейской части России доля которых в общем объеме движения постепенно увеличивается с 12% 2006г. до 24%. Возрастают, также и объемы закупок авиатехники ДА региональными компаниями и бизнес-элитами.

# Региональный авиатранспорт и ДА

Расходы на региональные поездки ВУП (3чел.) на расстояние 250-300км.

Наименование	Авто транспорт	Вертолет среднего класса	Легкое винтовое ВС	Легкий бизнес-джет	Примечание
Транспортное время (туда/обратно)	6+6 часов 3 дня	1,5+1,5 часа 1 день	1,0+1,0 час 1 день	0,5+0,5 часа 1 день	
	50,000руб	180,000руб.	90,000руб.	230,000руб.	
Охрана и сопровождение, спец. транспорт	5чел., 3 дня	-	-	-	
	80,000руб.				
Гостиница + командировочные	8чел x 2 ночи	-	-	-	
	78,000				
<b>Прямые расходы, ВСЕГО:</b>	<b>208,000руб</b>	<b>180,000руб.</b>	<b>90,000руб.</b>	<b>230,000руб.</b>	
Косвенные расходы (Непроизводственные потери рабочего времени)	2 дня	0	0	0	Легкий бизнес джет менее зависим от погоды
	<b>200,000руб.</b>	-	-	-	

# Региональный авиатранспорт и ДА

Расходы на региональные поездки ВУП (3чел.) на расстояние 350-400км.

Наименование	Авто транспорт	Вертолет среднего класса	Легкое винтовое ВС	Легкий бизнес-джет	Примечание
Транспортное время (туда/обратно)	9+9 часов 3-4 дня	2,0+2,0часа 1 день	1,5+1,5час 1 день	0,75+0,75часа 1 день	
	80,000руб	200,000руб.	150,000руб.	300,000руб.	
Охрана и сопровождение, спец.транспорт	5чел., 4 дня	-	-	-	
	100,000руб.				
Гостиница + командировочные	8чел x 2 ночи	-	-	-	
	125,000				
<b>Прямые расходы, ВСЕГО:</b>	<b>305,000руб</b>	<b>200,000руб.</b>	<b>150,000руб.</b>	<b>300,000руб.</b>	
Косвенные расходы (Непроизводственные потери рабочего времени)	2 ,5дня	0	0	0	Легкий бизнес джет менее зависим от погоды
	<b>350,000руб.</b>	-	-	-	

# Деловая авиация и АОН в регионах



# Инфраструктура ДА в регионах

Деловая авиация в регионах нуждается в развитой инфраструктуре обеспечения функционирования, включая:

- Организация и обеспечение полетов
- Аэропорты и наземное обслуживание
- Ангары и стоянки
- Станции технического обслуживания

# Организация и обеспечение полетов

**Организация и обеспечение полетов ВС ДА требует специальной подготовки и выполнения следующих процедур обеспечения полетов:**

- **получение разрешений (если требуется) на выполнение полетов;**
- **представлению заявок, планов полета или уведомлений в системы контроля воздушного движения;**
- **получение аэронавигационной и метео информации;**
- **заказ наземного обслуживания и топливообеспечения.**



# Аэропорты и наземное обслуживание

- **Аэропортовые зоны АОН в действующих аэропортах.**
- **Развитие сети посадочных площадок и аэродромов МВЛ;**
- **Использование аэродромов совместного базирования;**
- **Операторы наземного обслуживания;**
- **Технология и стандарты аэропортового обслуживания АОН;**
- **Стоянки и ангары;**
- **Станции технического обслуживания.**

# Типовой состав сектора АОН

Типовая зона (сектор) АОН аэропорта, изолированная от коммерческой авиации, в которой работают не менее двух операторов обслуживания состоит из перрона и мест стоянок, ангаров для ТОиР и хранения ВС и мини-терминала для пред- или послеполетного оформления пассажиров и подготовки экипажей к вылету:

Перрон и стоянки для хранения ВС АОН и Деловой авиации

Мини-терминал

Ангар для  
ТОиР и  
хранения ВС

# Факторы влияния спроса на услуги инфраструктуры ДА в аэропортах

Факторы, оказывающие влияние на развитие инфраструктуры ДА и АОН в аэропортах:

## А. Объективные факторы.

+

Увеличение закупок частных и корпоративных ВС

Рост объемов движения частных и корпоративных ВС

Совершенствование законодательства для АОН

-

Низкая платежеспособность спроса на услуги ДА

Ценовая недоступность

Недостаточные объемы движения ВС ДА.

## В. Субъективные факторы:

- Усложненность бюрократических процедур получения разрешений на строительство и эксплуатацию объектов ДА в аэропортах;
- Монополизм аэропортов и топливозаправочных компаний;
- Технологический консерватизм менеджмента аэропортов.

# Финансирование объектов инфраструктуры ДА в регионах

Источниками финансирования инфраструктуры ДА в регионах являются:

- Операторы наземного обслуживания
- Владельцы ВС Деловой авиации
- Специализированные компании ТООиР

Финансирование объектов инфраструктуры ДА в регионах осуществляется без привлечения средств государственного или местных бюджетов.

# Выводы и рекомендации

1.

- Развитие ДА в регионах является важным элементом региональной транспортной системы.
- Использование воздушных судов ДА и АОН для выполнения служебных поездок ВУП регионов позволяет сократить транспортные расходы и повысить эффективность управления.

2.

- Сооружение объектов инфраструктуры ДА могут осуществляется субъектами ДА без привлечения государственных субсидий или затраты средств региональных бюджетов.

3.

- Региональным властям следует лишь создавать благоприятные административные условия для развития ДА в регионах.