



АЛЕКСЕЙ КОРОЛЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ»

ЛЕТАЙТЕ ГЛУБЖЕ

Спад в деловой авиации, продолжавшийся три года, похож, остался в прошлом. Оставив на память 50-процентное падение производства бизнес-джетов, отложенные на полку проекты новых моделей, изрядно заполненный предложением вторичный рынок и несколько вялую летную активность, если смотреть на средние цифры на развитых рынках США и Европы.

Нового бума в ближайшем будущем никто не ждет — аналитики обещают медленное, но верное восстановление и спокойный рост. Возможно, обжегшись на молоке (никто из них не предвидел реальных масштабов спада), теперь они дуют на воду. Но именно такое неторопливое развитие может пойти на пользу этому рынку. По крайней мере, у нас, в России. Пора развиваться вглубь — не только продавать или покупать самолеты, но и ремонтировать, обслуживать и т. д. Первые шаги на этом пути уже делаются, и, похоже, очень скоро сервисный центр или полноценный бизнес-терминал, например, можно будет найти не только в Москве, а российские инвесторы, возможно, будут получать прибыль от производства настоящих американских самолетов.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Деловая авиация)

Павел Филленков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Дмитрий Сергеев — генеральный директор «Коммерсантъ-Холдинг»
Михаил Михайлин — шеф-редактор «Коммерсантъ-Холдинг»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Эдвард Опп — директор фотослужбы
Валерия Любимова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Королев — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Галина Дицман — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвек Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувула, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Данила Жестарев

ПОЛНЫЙ РАЗМЕР ПРИ СЛОВАХ «ЧАСТНЫЙ САМОЛЕТ» ОБЫЧНО ПЕРЕД ГЛАЗАМИ ВСТАЕТ РОСКОШНЫЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ АВИАЛАЙНЕР С БАССЕЙНОМ, ОТДЕЛЬНОЙ СПАЛЬНОЙ, БИБЛИОТЕКОЙ И КИНОТЕАТРОМ НА БОРТУ. НА САМОМ ДЕЛЕ В ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ ТАКИЕ САМОЛЕТЫ ДАЛЕКО НЕ МЕЙНСТРИМ, ОДНАКО РЫНОЧНАЯ НИША, КОТОРУЮ ОНИ ЗАНИМАЮТ, НА ПОВЕРКУ ОКАЗЫВАЕТСЯ ЕДВА ЛИ НЕ НАИБОЛЕЕ УСТОЙЧИВОЙ К КОЛЕБАНИЯМ СПРОСА.

АЛЕКСЕЙ КОРОЛЕВ, ИЗДАТЕЛЬ UPCAST JETBOOK

БИЗНЕС-ЛАЙНЕР LINEAGE 100 ОТ EMBRAER
ДЕБЮТИРОВАЛ НА РЫНКЕ СРАВНИТЕЛЬНО
НЕДАВНО, В 2009 ГОДУ



ОТКУДА КРЫЛЬЯ РАСТУТ В последние годы объем продаж конвертированных для деловой авиации пассажирских лайнеров не превышает пары десятков в год. Зато это самый верхний, самый дорогой в плане стоимости за крылатую единицу сегмент рынка. Когда-то, еще в дореактивную эпоху и в самом начале реактивной эры, деловая авиация началась именно с таких машин. Легкие поршневые самолеты ни дальностью полета, ни уровнем комфорта не отвечали запросам североамериканского бизнеса, который первым начал осваивать воздушный транспорт в качестве корпоративного. Зато списанных «на гражданку» после Второй мировой военно-транспортных самолетов было хоть отбавляй, да и купить поддержанный лайнер у авиакомпания и переоборудовать салон не составляло особого труда. За наиболее яркими примерами далеко ходить не надо — стоит вспомнить четырехдвигательный Conqair 880 Элвиса Пресли, ко-

торый и по сей день можно увидеть в музее «Грейслэнд», или Martin 4—0—4 Фрэнка Синатры.

Правда, появившиеся в начале 1960-х специально созданные для нужд деловой авиации реактивные самолеты, так называемые бизнес-джеты, вскоре оттеснили гигантов в особую и довольно узкую рыночную нишу, сделав их редким и единичным товаром. Так продолжалось до середины 1990-х, когда семимильные шаги глобализации и открытие «новых рынков» дали новый толчок развитию деловой авиации. Спрос подскочил и на «полноразмерные» самолеты в VIP-вариантах. Конъюнктура сложилась так, что заставила тогдашних (впрочем, и сегодняшних) лидеров рынка гражданского авиастроения Boeing и Airbus задуматься о том, как бы отрезать кусок и себе от растущего на глазах пирога деловой авиации.

НА ВКУС И КОШЕЛЕК Оба авиастроителя не просчитались. Они предложили VIP-клиентам доработан-

ные версии своих испытанных платформ, самыми ходовыми из которых стали семейство Boeing BBJ на основе B737 и Airbus ACJ на основе A320 и производных. Главными отличиями модифицированных машин от обычных пассажирских версий стали, разумеется, комфортные и роскошные салоны и увеличенная за счет дополнительных баков дальность беспосадочного полета — она перевалила за 10 тыс. км и стала сравнимой с показателями классических бизнес-джетов дальнего класса.

Такой подход позволил и Boeing, и Airbus избежать существенных инвестиций в разработку новых моделей и успешно освоить нишу объемом в пару десятков машин в год. Высокая добавленная стоимость этих моделей, впрочем, позволяет получать весомую прибыль и при небольших объемах поставок.

Сегодня оба гиганта авиастроения включают в семейство бизнес-лайнеров и модификации других своих моделей, которые тем не менее остаются штучным товаром.

БИЗНЕС-ЛАЙНЕРЫ: ОСНОВНЫЕ МОДЕЛИ, ХАРАКТЕРИСТИКИ И СТОИМОСТЬ

МОДЕЛЬ	ЦЕНА (\$ МЛН)	ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ	ОБЪЕМ САЛОНА (КУБ. М)	ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА (КМ)
AIRBUS ACJ318	65	19	150	7778
AIRBUS ACJ319	80	19	167	12038
BOEING BBJ	67,1	19	153	11429
BOEING BBJ2	82,5	19	190	10506
EMBRAER LINEAGE	50,48	12-19	116	8149

ИСТОЧНИК: UPCAST JETBOOK.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА