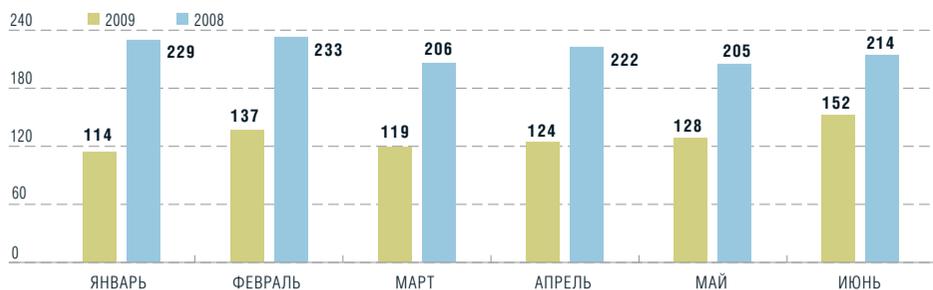


ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



КОЛИЧЕСТВО СДЕЛОК КУПЛИ-ПРОДАЖИ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2009 ГОДА ИСТОЧНИК: JETNET.

прибыли, вынуждены были пересматривать производственные планы и сокращать штаты. Жертвами этого стали некоторые новые разработки: отменена программа по созданию Cessna Citation Columbus, прервана работа над Hawker 450, объявлено о переносе сроков реализации проекта HondaJet. Российский капитал, пытавшийся выйти на рынок производства самолетов авиации общего назначения в лице группы «Промышленные инвесторы», купившей активы обанкротившейся американской компании Adam Aircraft, также вынужден был отступить на фоне крайне неблагоприятной ситуации на рынке. В апреле «Промышленные инвесторы» избавились от этого приобретения.

ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА Второй квартал 2008 года и первые три месяца текущего года были крайне тяжелыми для отрасли. А ведь еще недавно аналитики ждали от 2009-го рекордов и выхода отрасли на новые рубежи развития. Тем не менее итоги второго квартала позволяют говорить о некоторой стабилизации, свидетельствующей о том, что стремительная потеря высоты завершилась очень жесткой посадкой. Влияние негативных факторов на бизнес-авиацию достигло максимума и начинает ослабевать. Такая ситуация напрямую связана с экономическим состоянием мира. Эксперты Международного валютного фонда в выпущенном в июле бюллетене ПРМЭ отмечают стабилизацию мировой экономики, не обещая, однако, уверенного роста в ближайшем будущем.

Интенсивность перелетов бизнес-авиации находится едва ли не в прямой зависимости от уровня деловой активности. Количество полетов бизнес-авиации в США существенно отстает от прошлогоднего, но уже не так заметно, как в январе—марте. Если в мае—июне отставание составляло 15–16%, то в июле число бизнес-рейсов сократилось лишь на 7,9%. В странах Евросоюза июльский показатель упал на 13,7% по сравнению с прошлогодним, тогда как июнь был отмечен почти 20-процентным падением. Российская бизнес-авиация по интенсивности перелетов в начале года отброшена почти на уровень 2006 года, сокращение достигало в среднем 30–40%. В апреле—мае, однако, произошло некоторое выравнивание показателей: майский трафик на 8,7% превысил отметку трехлетней давности. Тем не менее спрос остается довольно вялым — например, индекс спроса на чартерные рейсы Avinode Demand Index, публикуемый крупной системой онлайн-бронирования чартеров Avinode, объединяющей 900 авиакомпаний из 65 стран, к августу упал на 38,1%, а индекс стоимости Avinode Pricing Index опустился на 5,9% с начала года.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ КОМУ НУЖНЫ ЧАСТНЫЕ САМОЛЕТЫ?

Флун Гумеров, президент ювелирной компании «Алмаз-холдинг»:

— Однажды мой подчиненный опаздывал на переговоры в Кострому и решил арендовать самолет. Так у него только на согласование маршрута и полета ушло более трех с половиной часов. После таких рассказов мне даже и не хочется иметь частный самолет. Вот когда власти четко распишут все условия и требования для полета частных самолетов, тогда и можно будет говорить о покупке для себя частного самолета.

Владимир Конторович, первый вице-президент ассоциации туроператоров России:

— Мне очень нужен, потому что я часто летаю туда, куда вообще нет рейсов, например во многие города Франции. Для человека, ведущего активный образ жизни, тем

ПРОГНОЗЫ РЫНКА БИЗНЕС-ДЖЕТОВ TEAL GROUP И BOMBARDIER

ИСТОЧНИК	BOMBARDIER	TEAL GROUP
ПЕРИОД	2009–2018 ГОДЫ	2009–2018 ГОДЫ
ПОСТАВКИ (ЕДИНИЦ)	11300	9300
СТОИМОСТЬ ПОСТАВОК	\$256 МЛРД	\$153,7 МЛРД
СРЕДНЕГОДОВОЙ ОБЪЕМ / СТОИМОСТЬ	1130 / \$25,6 МЛРД	930 / \$15,4 МЛРД

Другим свидетельством некоторого улучшения ситуации служит состояние вторичного рынка бизнес-джетов. Стремительный рост предложения, характерный для второй половины 2008 года и начала 2009 года, во втором квартале замедлился, что позволяет говорить о стабилизации рынка бывших в эксплуатации самолетов. Бюллетень Urcast Marketscope со ссылкой на JetNet отмечает, что в июне в продаже находилось 2909 бизнес-джетов. Количество сделок на вторичном рынке также постепенно росло в апреле—июне, хотя в среднем эти показатели на 30–40% отстают от прошлогодних результатов. Рекордный объем предложения ресурсных бизнес-джетов, достигающий 17% активного парка, продолжает оказывать давление на рыночные цены на авиатехнику, которые к середине года снизились в среднем более чем на треть. В целом анализ этих показателей позволяет также отметить неравномерность процесса стабилизации региональных рынков. Наиболее оптимистичные результаты показывают США, Европа отстает, в России положение заметно хуже.

По-другому складывается ситуация в производственном секторе. Система отложенных поставок снижает влияние негативных факторов. Как правило, производство бизнес-джетов реагирует на состояние экономики с задержкой в 12–24 месяца. Это позволило авиастроителям закончить прошлый год с блестящими результатами. Однако уже в первом квартале текущего года было отмечено резкое падение объемов поставок самолетов бизнес-авиации; выравнивания показателей пока не предвидится, и, возможно, нижняя точка будет достигнута существенно позже. В отличие от первого квартала, в апреле—июне заметно сократились и поставки турбовинтовых самолетов, однако этот сегмент чувствует себя лучше других: –13,6% против –37,9% у бизнес-джетов. Из «большой шестерки» производителей самые плохие результаты оказались у Hawker Beechcraft: количество и стоимость поставок этой компании рухнули на 55% и 45% соответственно. В более выгодном положении — бразильская корпорация Embraer, сумевшая нарастить производство за счет расширения производственной линейки на две новые модели, канадская Bombardier, американская Gulfstream Aerospace

более для бизнесмена, частный самолет не роскошь, а необходимость. А еще это отличный выход для тех, кто хочет путешествовать с собакой. Очень часто, особенно когда улетаешь на длительный срок, некуда пристроить домашних животных. При наличии частного самолета эта проблема отпадает сама собой.

Георгий Гречко, летчик-космонавт, дважды герой советского союза:

— Детским клубам. Летать здорово и приятно. И мне очень жаль, что сейчас практически не действует система ДОСААФ. Когда я был мальчишкой, то именно в этих клубах научился летать, прыгать с парашютом, водить машину и мотоцикл. Кроме того, малая авиация и частные самолеты помогли бы разрешить проблему пробок. Я гостил в США у одного профессора. Так у него был свой личный самолет, на котором

и французская Dassault Aviation, обошедшиеся относительно «малыми потерями» в сравнении с той же Hawker Beechcraft и Cessna Aircraft.

ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ПРОГНОЗ Самыми свежими к моменту написания этой статьи являются обзоры перспектив рынка, выпущенные компаниями Teal Group, Bombardier, Brian Foley Associates и Rolland Vincent Associates. Рискуемое ими будущее выглядит достаточно сурово, но все-таки не безнадежно.

Teal Group пришлось существенно скорректировать свой прошлогодний прогноз. Автор исследования Ричард Эбулафия считает, что в последующие десять лет будет произведено 9,3 тыс. бизнес-джетов, исключая класс сверхлегких реактивных самолетов и бизнес-лайнеров, а это почти на 5 тыс. меньше, чем предполагалось год назад. К этому добавятся 2893 турбовинтовых самолета бизнес-класса общей стоимостью \$12,4 млрд и 575 корпоративных версий региональных лайнеров на сумму \$29,6 млрд. В переоцененном сегменте сверхлегких реактивных самолетов, по мнению компании, следует ожидать поставок 2263 машин, причем исключительно моделей Cessna Mustang, Phenom 100 и HondaJet. Лидерами рынка, по оценке аналитика Teal Group, станут дальнемагистральные и большие бизнес-джеты, на долю которых придется до 50% поставок. Доминировать будут авиастроители Bombardier и Gulfstream, за которыми последуют Cessna, Dassault, Hawker Beechcraft и Embraer. Эбулафия также говорит о возможной реструктуризации отрасли и смене владельцев некоторыми ключевыми игроками.

Главные факторы подъема рынка — прибыли предприятий и общеэкономический рост — вряд ли покажут положительную динамику раньше 2010–2011 годов, а потемному спад в отрасли продлится около трех лет, полагает Ричард Эбулафия. Падение поставок достигнет дна в 2011 году, но вместе с восстановлением экономики бизнес-авиация вновь пойдет в гору — правда, не так быстро, как это было на предыдущем подъеме.

Президент американской консалтинговой фирмы Brian Foley Associates Брайан Фоли считает, что прошло-



ОБЪЕМ И СТОИМОСТЬ ПОСТАВОК БИЗНЕС-ДЖЕТОВ В 1997–2008 ГОДАХ ИСТОЧНИК: JETNET.

годный рекорд поставок бизнес-джетов в 1313 единиц так и не будет побит в ближайшие десять лет. К рекордным объемам производства в прошлом, по мнению аналитика, привело сочетание ряда благоприятных факторов, таких как, например, темпы роста мировой экономики, высокие прибыли корпораций и низкая стоимость доллара. Повторение уникальной комбинации этих условий, судя по современному состоянию глобальной экономики и ее прогнозам, вряд ли возможно в течение последующих нескольких лет. Не слишком оптимистичен в оценке перспектив производства бизнес-джетов в ближайшие годы и аналитик Ролланд Винсент, глава консалтинговой компании Rolland Vincent Associates. По его мнению, состояние американской и мировой экономики не может внушать особых надежд на быстрое восстановление отрасли. Господин Винсент прогнозирует достижение минимальных объемов поставок около 650 бизнес-джетов на 2010 и 2011 годы, что значительно ниже даже уровня 2005 года. В 2009 году падение относительно показателей 2008 года составит 43%, и это без учета прошлых успехов ушедшей с рынка Eclipse Aviation. Новый подъем, считает аналитик, начнется лишь в 2012 году, но рекорды прошлого года не будут достигнуты и к концу прогнозируемого периода — 2014 года.

Неожиданно оптимистично на этом фоне звучит прогноз одного из крупнейших производителей бизнес-джетов, канадской компании Bombardier. В следующие десять лет будет поставлено 11,3 тыс. реактивных самолетов бизнес-авиации, включая класс бизнес-лайнеров (13,2 тыс. в прошлогоднем прогнозе компании), а общая стоимость поставок достигнет \$256 млрд. Интересно, что в прогнозируемый период эксперты компании ожидают роста парка бизнес-джетов в России и СНГ более чем в три раза — с 270 в 2008 году (оценка Bombardier) до 820 в 2018-м, а число поставок в этот регион достигнет 600 единиц в 2009–2018 годах. Как бы там ни было, но даже жесткий вариант 40-процентного падения поставок в сравнении с 2008 годом выглядит суровым, но не катастрофическим итогом. Ведь и эти цифры на треть выше пиковых достижений периода подъема 1995–2001 годов. Полная стагнация отрасли возможна только при окончательном прекращении глобального экономического роста. А такой сценарий кажется маловероятным. Пока фундаментальные факторы роста — глобализация и перенос производства, подъем мировой экономики — сохраняют свой потенциал, вряд ли бизнес-авиации грозит что-то более серьезное, чем очередной, пусть долгий и болезненный, но переходящий циклический спад. ■

К тому же я не один летаю, а с друзьями и знакомыми — они за полет платят. Содержание самолета стоит дорого, и чтобы сократить издержки, я сдаю его в чартер. А один мой приятель поставил свой самолет в Швейцарии на прикол и летает чужими чартерами, потому что дешево.

Диана Гурцкая, заслуженная артистка России:

— С точки зрения престижа частный самолет нужен многим, а с точки зрения здравого смысла — мало кому. Это как с лимузинами: ехать по скоростной трассе удобно, а поворачивать и добираться по пробкам мегаполиса — ужасно. У многих очень богатых и занятых бизнесменов нет своих самолетов, они предпочитают арендовать чартер. И, наоборот, почти все олигархи-лайт вместе с виллами, кораблями и размещением любимых женщин на эк-

ранах в качестве актрис или дизайнеров покупают самолет. Но лично мне боязно летать, поэтому мне спокойнее, когда я чувствую, что рядом много людей. Я достаточно полетала в своей жизни и обычными рейсами, и президентскими бортами, поэтому предпочла бы поезд, как у Ким Чен Ира.

Сергей Шишкарев, председатель комитета Госдумы по транспорту:

— Мне по статусу самолет не полагается, но если бы появилась возможность его бесплатно получить, я бы не отказался. Частный самолет просто необходим для динамичных деловых людей, а главное — он безопаснее, чем самолеты массовой гражданской авиации. Плохо, что взлетают эти самолеты все равно с общих аэродромов и контролируются общей диспетчерской системой, которая плохо работает.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА