

КОНСТРУКТОРСКИЕ СТРАДАНИЯ В советском самолетостроении присутствовали те же направления, что и в западном, исключение составляла деловая авиация. Точнее, Советский Союз не занимался серийным выпуском бизнес-джетов специальной конструкции (салонные варианты авиалайнеров не в счет, они имели типовую конструкцию планера), хотя это направление не осталось без внимания конструкторов.

В 1963–1965 годах ОКБ им. А. И. Микояна разработало деловой вариант истребителя-перехватчика МиГ-25. Для этого была переделана носовая часть фюзеляжа: вместо громоздкого обзорно-прицельного и связанного оборудования там предлагалось разместить пассажирский салон на 8–12 человек. Аналогичные разработки велись ОКБ им. А. Н. Туполева на основе сверхзвукового бомбардировщика Ту-22М. Однако престарелые партийные руководители никуда не торопились, сверхзвуковая скорость им была не нужна. Уровень шума базовых платформ оказался выше, чем у салонных вариантов авиалайнеров, что склонило чашу весов в сторону последних.

В эпоху перестройки отделы общих видов всех отечественных фирм нарисовали не один эскиз самолетов делового класса. Однако ни один из этих вариантов не был реализован.

Дальше всех продвинулось ОКБ им. А. С. Яковлева. В начале 90-х годов ему удалось получить контракт израильской фирмы IAI на разработку фюзеляжа для улучшенного варианта самолета Galaxy. Россияне имели право использовать его при создании собственной машины Як-48. Чертежи были выполнены в «цифре» и переданы заказчику. Он расплатился, но от дальнейшего сотрудничества отказался, разместив производство на французских, американских и израильских заводах вместо смоленского. В Смоленске планировали производить и франко-российский бизнес-джет. В конце 80-х Dassault Aviation и ОКБ им. А. И. Микояна начали работу по ДМ-40 и ДМ-50. По мере развития проекта роль лидера перешла к французской стороне, а за русскими осталась хвостовая часть. Но и эта задача оказалась невыполнимой, и вскоре самолет стал полностью французским — очередным в семействе Falcon.

Но все же некоторое подобие делового самолета россияне сделали. М-101Т разработки ОКБ имени Мясищева удалось довести до сертификации в декабре 2002 года благодаря финансовой помощи группы «Каскол». Президент «Каскола» Сергей Недорослев оценивал рынок сбыта машины более чем в 100 экземпляров. Производство М-101Т организовали на нижегородском авиационном заводе «Сокол». К сожалению, машина не смогла показать расчетные характеристики скорости и дальности полета. Зато благодаря чешскому турбовинтовому мотору Walter M601-22F она удивила низким километровым и часовым расходом топлива. Самолет поступил в эксплуатацию, выполняет полеты в интересах дирекции «Сокола» и в составе авиакомпании Dexter («Авиа Менеджмент групп»), которая с 2006 года осуществляет перевозки пассажиров в режиме заказного азротакси. Перспективы М-101Т остаются туманными в связи с высокой загруженностью «Сокола» военными программами, а также в связи с техническим уровнем машины, который за годы, прошедшие с начала ее проектирования (1992 год; первый полет — март 1995 года) серьезно отстал от мирового уровня.

ПЕРЕСТРОЕЧНАЯ ИНИЦИАТИВА В годы перестройки появилась группа предприимчивых людей, увлеченных идеей платных деловых перевозок. Ее составляли в основном энтузиасты из числа летчиков и инженеров воздушного транспорта, а также выходцы из военной деловой авиации, зато горели желанием заработать, а заодно и внести личный вклад в строительство новой России с капиталистическим лицом. Энтузиазм подогревался

ВСЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ БЫЛИ ГОССОБСТВЕННОСТЬЮ И ЭКСПЛУАТИРОВАЛИСЬ «АЗРОФЛОТОМ». НО СВОИ АВИАОТРЯДЫ СУЩЕСТВОВАЛИ У МИНИСТЕРСТВ ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА, СИЛОВЫХ СТРУКТУР И ДАЖЕ КРУПНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

растущим спросом. Новая буржуазия искала средства выделиться из толпы. Приоритеты расставлялись так: статус, роскошь, комфорт, удобство. В наши дни составляющие остались те же, но поменялись местами.

Одной из первых специализированных компаний деловой авиации стал «Авком» — российский-английское СП с горсткой бывших в употреблении бизнес-джетов типа British Aerospace Hawker-125. В начале 90-х годов еще несколько структур вплотную занялись освоением иностранной авиатехники. Начиная с 1992 года они завезли в РФ один Gulfstream 2, один Dassault Falcon-20 и несколько Hawker-125. Falcon и пару Hawker успели внести в российский регистр до введения правительством запретительных пошлин на ввоз иностранной авиационной техники (20-процентная пошлина плюс 18% НДС).

В условиях царившего в стране беспорядка не все введенные машины прошли таможенное оформление, некоторые какое-то время эксплуатировались без разрешения. Пытаясь бороться с произволом, авиационные власти вели настоящую охоту на нелегальный Gulfstream 2. Машина не имела российского сертификата летной годности и, по мнению властей, представляла опасность для жизни по причине плохого технического состояния. В конечном итоге самолет был поставлен на содержание ГЛИЦ имени Чкалова — структуры Министерства обороны, занимающейся испытаниями авиационных комплексов.

Кроме новых структур типа «Авкома» деловой авиацией стали заводские авиакомпании, преобразованные из авиаперевозчиков появились у «Газпрома», ЛУКОЙЛа и других нефтяных компаний, а также у металлургов и авиастроителей. На первом этапе развития некоторые из них приобретали бывшие в эксплуатации пассажирские Ту-134, Як-40 и Як-42 и переоборудовали салоны для VIP- и корпоративных перевозок. На втором этапе «Газпром» и «Сургутнефтегаз» приобрели за рубежом настоящие бизнес-джеты типа Falcon-900 и Gulfstream IVSP.

В начале 90-х годов активно велись приватизация самолетомоторного парка региональных отрядов бывшего общесоюзного «Азрофлота» и перевод части воздушных судов из силовых ведомств в коммерческие структуры. Всего за пару-тройку лет парк воздушных судов всесоюзного «Азрофлота» рассредоточился среди нескольких сотен субъектов рынка — возник вторичный рынок авиатехники. Самолеты авиаотряда Красноярского металлургического завода перешли в авиакомпанию «КрамЗ-Авиа», позже переименованную в Сибирскую авиатранспортную компанию (СиАТ, «Сибавиатранс»), а потом были частично проданы «Газпрому» и вошли в состав «Газпромавиа».

В общем, процесс пошел, причем динамика определялась повышенным спросом рынка на услуги деловой авиации. Объемы бизнес-перевозок в начале 90-х ежегодно увеличивались в разы, а в середине и конце десятилетия — темпами в десятки процентов ежегодно. К началу века на рынке образовалась группа лидеров: «Авком», Jet 2000, «Сибавиатранс», «Газпромавиа» и УТАіг.

АССОЦИАЦИИ Долгое время единственным выразителем коллективного мнения компаний деловой авиации выступала Ассоциация деловой авиации (АДА). Ее возглавлял генеральный директор «Авкома» Евгений Бахтин, бывший сотрудник «Азрофлота». В разные годы АДА объединяла от 15 до 30 организаций. Ассоциации удалось добиться незначительных изменений российского законодательства. Главным итогом ее деятельности стала демонстрация того, что деловая авиация является частью отечественной системы воздушного транспорта.

В 2005 году АДА была преобразована в Национальную ассоциацию деловой авиации (НАДА), при этом руководящие посты заняли люди, не имевшие опыта работы

ЧТО ТАКОЕ ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ

Под термином «деловая авиация» понимается особый вид гражданской авиации, воздушные суда которой предназначены для нерегулярных перевозок пассажиров и багажа по индивидуальным заказам, а также для корпоративных или личных нужд. Деловая авиация предназначена как для некоммерческих полетов, когда летит владелец самолета или кто-то

из его знакомых, так и для коммерческих (по заказу), которые выполняют специализированные авиакомпании. Это полеты вне расписания (чартерные) — их частота определяется заказчиком или владельцем. В зависимости от вида собственника деловая авиация подразделяется на корпоративную, персональную и азротакси. В соответствии с определением Национальной ассоциации деловой авиации США,

«корпоративная авиация — это эксплуатация самолета компаниями для перевозок пассажиров или грузов в интересах бизнеса, причем самолеты используются только в этих целях, а не сдаются в аренду для общественных нужд». Персональная авиация принадлежит частным лицам, которые сами осуществляют пилотирование. Азротакси — это авиаконпании, специализирующиеся на чартерных перевозках

ПЕРЕМЫНЫ В эпоху дикого капитализма ельцинских времен разбогатевшие предприимчивые граждане прожили жизнь, не забывая дать заработать деловым авиаторам, которые брались исполнять их капризы. Заказав Ту-134 или Як-40, оснащенный диваном вместо стандартных кресел и холодильником для охлаждения спиртных напитков, за десять минут до вылета «главарь» прибывал в Шереметьево в сопровождении друзей по бизнесу (читай — собутельников), бандитов-охранников и прихваченных в районе Химок придорожных девушек. В воздухе компания весело проводила время, и салон потом приходилось целый день чистить с применением специальной химии. Уладив дела, путешественники возвращались на борт отметить «победы похода», и по прибытии в Шереметьево салон еще раз подвергался тщательной чистке. О тех предпринимателях, которые превратили свой бизнес в цивилизованный, операторы деловой авиации говорят, что вместо «водки и девок» они сейчас просят включить в бортовое меню свежий молочный йогурт и овощное пюре.

В последнее время серьезно вырос спрос на услуги деловой авиации на корпоративном рынке: компаниям приходится часто посылать команды менеджеров, бухгалтеров и технических специалистов из центрального офиса в отделения по стране. Для таких клиентов очень важна экономия перелетов. Часто получается, что заказ чартера у оператора деловой авиации оказывается ненамного дороже покупки билетов на регулярный рейс. Рост сектора корпоративщиков привел к появлению в российском парке деловых самолетов малой размерности (например, Raytheon King Air) и корпоративных вариантов региональных пассажирских самолетов малой размерности (например, Embraer Legacy). При этом высшее начальство таких компаний летает на других самолетах (например, Bombardier Global Express или Challenger со значительно большей высотой потолка пассажирской кабины).

«Рост дорожно-транспортных проблем в столице, связанный с резким увеличением количества личного автотранспорта, а также факт создания в Домодедово и Внуково центров деловой авиации нашли выражение в изменении подхода клиентов к выбору аэропорта вылета», — говорит Максим Тарасенко, генеральный директор ООО «Аэроспецпроект», в прошлом исполнительный директор АДА. — В 90-е годы однозначным выбором подавляющего числа клиентов деловой авиации было Шереметьево — тогдашний символ статуса, качества и комфорта. Сегодня же выбор делается исходя из условий дорожной ситуации». Компании с офисом в северной части Москвы предпочитают Шереметьево, в центре и на западе — Внуково, на юге — Домодедово. А порой клиенты заказывают самолет из Быково или Раменского, если это для них удобнее.

«корпоративная авиация — это эксплуатация самолета компаниями для перевозок пассажиров или грузов в интересах бизнеса, причем самолеты используются только в этих целях, а не сдаются в аренду для общественных нужд». Персональная авиация принадлежит частным лицам, которые сами осуществляют пилотирование. Азротакси — это авиаконпании, специализирующиеся на чартерных перевозках

VIPпассажиров или небольших грузов. Пользователь их услуг нанимает самолет с экипажем для выполнения разовых полетов. В последние годы получила развитие такая форма собственности, как долевое владение (fractional ownership). В данном случае авиатехника принадлежит частным владельцам (пропорционально их вкладам), а эксплуатируется специализированной авиакомпанией.

Понемногу характер деловой авиации теряет ярко выраженный московский характер, хотя и сегодня большинство полетов совершается из или в столичный регион. В 90-е годы практически весь парк деловой авиации базировался в столичных аэропортах, за исключением корпоративного флота нефтяных и металлургических компаний. Постепенно в Петербурге, Самаре, Красноярске и других крупных городах появляются следы присутствия деловой авиации: в аэропортах открываются специальные залы и даже отдельно стоящие терминалы.

FIXED BASE OPERATOR (FBO) Главные элементы наземной инфраструктуры — сервисные центры для обслуживания пассажиров и проведения технического обслуживания и ремонта, так называемые FBO — Fixed Base Operator. Первые шаги к созданию FBO сделал «Авком». В начале 90-х годов на территории ГосНИИ ГА начал работу небольшой бизнес-терминал, а обслуживание воздушных судов велось в арендованном ангаре института. Через несколько лет «Авком» продал терминал ЛУКОЙЛу, а взамен построил новый терминал неподалеку. Его строительство завершилось в октябре 1999 года.

В основном здании терминала есть мини-гостиница для экипажа самолета, размещающая смену из трех-четырёх человек. Наличие FBO подняло уровень сервиса «Авкома» до европейских стандартов. К 2002 году число постоянных сотрудников фирмы увеличилось до 130 человек, включая 35 пилотов. Число отправок из шереметьевского FBO составляло 400 ежемесячно. В 2003 году заработал «Авком-Д» — второй FBO компании в Домодедове, улучшенный вариант шереметьевского. Здесь был построен и ангар для хранения и обслуживания воздушных судов.

В конце 90-х активизировалось Внуково. Сначала деловой поток шел через терминал «Космос», принадлежавший РКК «Энергия». Рядом с ним в 1999 году возвели одноэтажный Центр авиации общего назначения. Первый опыт оказался успешным, и в 2006 году завершилось строительство Внуково-3 — крупнейшего в Европе центра бизнес-авиации. Здесь расположилось несколько терминалов, ангары и станция технического обслуживания. Комплекс имеет офисную площадь 7000 кв. м и ангар в 3000 кв. м. С декабря 2004 года в качестве единого оператора по организации наземного обслуживания для рейсов бизнес-авиации во Внуково выступает ЗАО ВИППОРТ, имеющее договорные отношения со всеми службами аэропорта и ГТК «Россия».

Благожелательное отношение администрации к операторам деловой авиации позволило Внуково к 2002 году опередить Шереметьево — с 5100 отправленными рейсами против 3800. Внуково уверенно лидирует по темпам роста: количество рейсов деловой авиации составило 5807 в 2004 году, 7281 — 2005-м, 13 934 — 2006-м и 16 000 — в 2007 году.

Аэропорт Домодедово включился в борьбу за делового клиента в 2004 году (правда, «Авком-Д» стал там работать раньше, заняв крыло одного из аэропортовых зданий). По подсчету швейцарской компании JetAviation, отправки в 2008 году составят: Внуково — 21 270 рейсов, Шереметьево — 5638, Домодедово — 4353. Оценив перспективы, в ноябре 2007 года JetAviation приняла решение о создании на территории Внуково-3 собственного сервисного центра. Это будет первый в России центр технического обслуживания глобального оператора деловой авиации.

Кроме Москвы, другие города России не имеют FBO. Есть лишь отдельные очаги присутствия деловой авиации, но они не попадают под определение «инфраструктурные объекты» из-за своей ущербности. В перспективе возникновение FBO ожидается в Санкт-Петербурге. Это второй город России по числу отправок самолетов деловой авиации — 3500 рейсов в 2006 году. ■

В зависимости от назначения деловая авиация подразделяется на административную (перевозка VIP-пассажиров) и вспомогательную/многоцелевую (перевозка небольших грузов и/или персонала компаний). Кроме того, корпорации используют переоборудованные региональные самолеты для перевозки персонала (10–20 человек) — «корпоративные челноки». По данным английского журнала Flight In-

ternational, в мире эксплуатируется 24 465 административных самолетов с газотурбинными двигателями, в том числе 14 374 — с турбореактивными двигателями и 10 091 — с турбовинтовыми. Из этого количества 3700 самолетов — бизнес-джеты специального проекта. В Северной Америке сосредоточено 71% всего парка административных самолетов.