



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР ВВ «ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ»

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ
ГЕОГРАФИЯ

Спад в национальной экономике вряд ли радикально подорвет основы такой отрасли, как деловая авиация. Кто страдает от кризиса больше других? Компании, рыночные по своей идеологии. А огосударствление экономики, создание трудноуправляемых монстров, в которые заброшены все что-то стоящие национальные производственные активы, породит новую волну управленцев, тратящих деньги не считая. Просто потому, что у этих денег нет осязаемого хозяина. И никакая Счетная палата помешать этим тратам не сможет.

Некоторое время назад я посмотрел статистику вылетов частных самолетов из Москвы. На первом месте в списке пунктов прибытия с большим отрывом стоял Санкт-Петербург. Пять часов на поезде, полтора часа рейсовым самолетом и чуть меньше часа на джете — трасса между двумя столицами самая загруженная даже в воздухе.

Не сложно предположить, что пассажирами частных самолетов на этом направлении преимущественно являются представители «крупного бизнеса», неразрывно связанного с чиновничьей прослойкой. А вот второй по частоте полетов пункт назначения Лондон в этом году, вероятно, сдаст свои позиции: инвесторы уже не рискуют идти на такие нестабильные рынки, как страны БРИК.

Думаю, по итогам года отчет о вылетах бизнес-бортов скажет о состоянии экономики и настроении во власти куда больше, чем официальные новости. Сохранит ли за собой Ницца почетное третье место по частоте полетов или распоряжением сверху «Лазурка» будет закрыта для чиновников? Останется ли в первой десятке Киев — или напряженные дипломатические отношения с Украиной перерастут во что-то большее? В общем, следите за полетами.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ОЖИДАНИЕ ВЗЛЕТА ПЯТИЛЕТИЕ НЕПРЕРЫВНОГО ПОДЪЕМА РЫНКА БИЗНЕС-АВИАЦИИ ЗАВЕРШИЛОСЬ, КОГДА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ ПРОШЛОГО ГОДА МИР СВАЛИЛСЯ В ГЛОБАЛЬНУЮ РЕЦЕССИЮ. ПЕРИОД УВЕЛИЧЕНИЯ СПРОСА НА УСЛУГИ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ СМЕНИЛСЯ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ СПАДОМ. ОДНАКО СОХРАНЕНИЕ НАДЕЖНОГО ФУНДАМЕНТА РОСТА ОБЕЩАЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ДИНАМИКИ В СРЕДНЕСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ.

АЛЕКСЕЙ КОРОЛЕВ, ВЕДУЩИЙ АНАЛИТИК UPCAST MEDIA

УДАРНАЯ ПЯТИЛЕТКА

Бизнес-авиация за время своего существования прошла несколько масштабных этапов развития. Оформившись в США в послевоенные годы на волне экономического подъема и при стечении целого ряда благоприятных условий, отрасль вступила в новую фазу развития в начале 1960-х годов, когда появились первые бизнес-джеты — реактивные самолеты, созданные специально для нужд деловой авиации. Ситуация изменилась в середине 1990-х в связи с политическими и экономическими преобразованиями в мире. Глобализация, появление новых рынков, масштабный перенос производства в развивающиеся страны превратили деловую авиацию в незаменимый инструмент, помогающий управлять бизнесом, география которого все расширялась. С 1995 по 2008 год объем производства бизнес-джетов в денежном выражении увеличился почти в пять раз, а бизнес-авиация в целом трансформировалась в важную и самостоятельную отрасль.

2004—2008 годы уже вошли в историю как период небывалого подъема бизнес-авиации в мире. Постоянно увеличивавшийся спрос тянул рынок вверх рекордными темпами. Росло число полетов, расширились корпоративные парки, стремительно нагревался вторичный рынок авиатехники: ограниченное предложение не удовлетворяло спроса, цены взлетали до небес, популярные модели редко появлялись в открытой продаже. Но, пожалуй, наиболее заметным подъем был в производственном секторе: годовой процентный рост выражался в двузначных цифрах, мощности авиастроителей не справлялись с объемом заказов, и очереди на поставку в среднем по отрасли превышали два года.

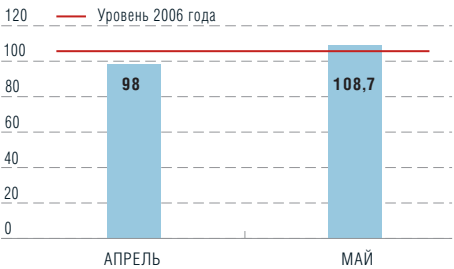
В Россию деловая авиация пришла в начале 90-х годов вместе с появлением собственно национального бизнеса. До начала 2000-х рынок хотя и развивался, прибавляя, по оценке агентства Upcast Media, около 10% в год, однако оставался достаточно узким сегментом, в котором работало немногим более десятка компаний. В новом веке рост перегретой российской экономики вызвал настоящий бум в бизнес-авиации. Количество подконтрольных российским компаниям и гражданам самолетов бизнес-класса иностранного производства с 2001 по 2008 год выросло почти в десять раз и достигло 300 единиц, а интенсивность полетов деловой авиации в это время увеличивалась в среднем на треть ежегодно.

У такого подъема был надежный фундамент — глобализация и мировой экономический рост. Но удачная комбинация факторов привела к значительному перегреву рынка. Солидные прибыли предприятий, рост крупного частного капитала и, с одной стороны, дешевый доллар, а с другой — высокие цены на нефть и сырье разогревали спрос в странах с развивающимися экономиками. Доля поставок на международный рынок в общем объеме стремительно увеличивалась, что спровоцировало авиастроителей на завышенную оценку масштабов и потенциала географической диверсификации

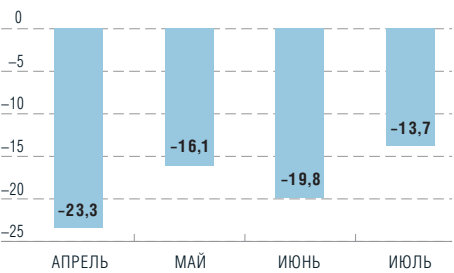


ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС ВЫСАДИЛ ИЗ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ МНОГИХ ПАССАЖИРОВ

спроса. А зависимость рынка от состояния экономики США на деле по-прежнему оставалась высокой. Кроме того, играли свою роль и спекулятивные сделки: зачастую слоты на поставку самолетов приобретались без реальных намерений покупки, исключительно с целью перепродажи по более высокой цене. Однако разразившийся во второй половине прошлого года мировой эконо-



ИНТЕНСИВНОСТЬ ПОЛЕТОВ БИЗНЕС-АВИАЦИИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2009 ГОДА (% К УРОВНЮ 2006 ГОДА)



ДИНАМИКА ИНТЕНСИВНОСТИ ПОЛЕТОВ БИЗНЕС-АВИАЦИИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2009 ГОДА (% К УРОВНЮ 2008 ГОДА)

номический кризис нанес отрасли очень серьезный удар, спровоцировав начало понижаящего цикла гораздо раньше, чем это предсказывали аналитики.

ПОДОРВАННОЕ ОСНОВАНИЕ

Кризис заставил надолго забыть об экономическом росте в том числе и в ключевых для отрасли регионах — Северной Америке и Европе, вместе составляющих более трех четвертей рынка деловой авиации. Неблагоприятные условия привели и к эрозии доли локального российского рынка в европейской бизнес-авиации, хотя число контролируемых россиянами бизнес-джетов все еще составляет около 10% регионального парка (оценка Upcast Media). Но основной фактор роста деловой авиации — состояние крупного частного капитала и промышленности. А в России, например, ВВП в первом полугодии рухнул на 10,1%, а прибыли предприятий в январе — мае уменьшились вдвое. Острая нехватка ликвидности и проблемы с финансированием также существенно снизили интерес потребителей. Глобальный характер кризиса привел к тому, что наметившаяся была географическая диверсификация спроса не дала положительного эффекта — экономические проблемы оказались актуальными и для казавшихся столь перспективными стран с формирующимися рынками.

Некоторые тревожные признаки, правда, стали заметны еще до того, как рецессия приняла глобальные масштабы. Рынок США, который удерживает лидирующие позиции в деловой авиации и составляет больше двух третей мирового, начал остывать с начала 2008 года. Ослабел спрос на бизнес-чартеры, уменьшился трафик, стало расти число предложений на вторичном авиарынке. Авиастроителей еще в середине 2008 года беспокоило большое количество спекуляций, связанных с покупкой очереди на поставку бизнес-джетов с целью последующей перепродажи по более высокой цене. Естественно, при ослаблении интереса со стороны настоящих покупателей и наступлении кредитного голода спекулянты оказались не в состоянии покрывать полную стоимость новых самолетов, основная часть которой приходится на финальный платеж при поставке.

Рынок, перегретый внушительными заказами со стороны авиакомпаний-новичков (главным образом формата авиатакси) и спекулятивными сделками по покупке слотов на поставку, стал стремительно сжиматься. По меткому выражению Брайана Фоли, главы одной из американских консалтинговых компаний, «пузырь» хоть и не лопнул, но заметно спустил воздух. Сыграл свою роль и разгоревшийся в США прошлой осенью скандал вокруг «предпринимателей», летающих в роскошных частных самолетах и требующих денег налогоплательщиков для поддержания собственного бизнеса. Последствия этой шумихи лишь сейчас начинают постепенно преодолеваются объединенными усилиями участников рынка и отраслевых ассоциаций.

В итоге все производители бизнес-джетов, столкнувшись с падением спроса, отменами заказов и снижением



ПОСТАВКИ «БОЛЬШОЙ ШЕСТЕРКИ» ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ (ЕДИНИЦЫ)			
	2-й КВАРТАЛ 2008 ГОДА	2-й КВАРТАЛ 2009 ГОДА	ИЗМЕНЕНИЕ
BOMBARDIER	67	50	-25%
GULFSTREAM	39	26	-33%
CESSNA	226	186	-18%
DASSAULT	19	15	-21%
HAWKER BEECHCRAFT	139	62	-55%
EMBRAER	9	21	133%

СТОИМОСТЬ ПОСТАВОК «БОЛЬШОЙ ШЕСТЕРКИ» ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ (\$)			
	2-й КВАРТАЛ 2008 ГОДА	2-й КВАРТАЛ 2009 ГОДА	ИЗМЕНЕНИЕ
BOMBARDIER	1753778000	1562190000	-11%
GULFSTREAM	1329000000	1116000000	-16%
CESSNA	1200728673	675992638	-44%
DASSAULT	674400000	587810000	-13%
HAWKER BEECHCRAFT	808607790	442620800	-45%
EMBRAER	228672000	234665000	3%

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА