

АВИАСТОПОМ ПО РОССИИ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПАРК САМОЛЕТОВ БИЗНЕС-КЛАССА ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА ВЫРОС ПОЧТИ В ДЕСЯТЬ РАЗ. ЧЕРЕЗ ТРИ-ПЯТЬ ЛЕТ РОССИЙСКИЕ ВЛАДЕЛЬЦЫ МОГУТ ОЩУТИТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ В «ОМОЛОЖЕНИИ» ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА. ЭТО ДАЕТ НЕКОТОРЫЙ ШАНС РОССИЙСКОМУ АВИАПРОМУ. АЛЕКСЕЙ КОРОЛЕВ, АННА НАЗАРОВА



Российским покупателям прежде всего нужны самолеты с дальностью полета до 7–9 тыс. км (основная часть рейсов совершается из европейской части РФ в Сибирь и на Дальний Восток) и вместимостью 10–20 пассажиров. Отечественные предприниматели вообще предпочитают бизнес-джеты покрупнее, впрочем, как и автомобили и яхты.

Емкость российского рынка деловой авиации оценивается почти в \$1,5 млрд. В 2001 году в России эксплуатировалось не более полутора десятка бизнес-джетов иностранного производства, большую часть которых составляли модификации Hawker 700-й и 800-й серии 1980-х годов выпуска, и один-два самолета классом выше, таких как Challenger 601, также со вторичного рынка. Исключение составляли разве что новые самолеты Falcon 900, приобретенные для нужд «Газпрома» еще в 1990-х. В 2002 году российский флот пополняется уже моделями верхнего ценового сегмента, такими как Gulfstream IV, а на рубеже 2002–2003 годов на отечественном рынке появляется первая серьезная машина — новый Challenger 604. Далее на протяжении года вводятся в эксплуатацию Gulfstream V и еще несколько бизнес-джетов того же класса. К концу 2003 года число бизнес-самолетов, базирующихся в России, составило уже около 30–40 единиц.

СРЕДИ САМОЛЕТОВ ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ РОССИЯНАМ, МОЖНО ОТЫСКАТЬ ПОЧТИ ВСЕ КЛАССЫ — БИЗНЕС-ЛАЙНЕРЫ, ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ, БОЛЬШИЕ, СРЕДНИЕ, МАЛЫЕ И ТУРБОВИНТОВЫЕ. ОТСУТСТВУЮТ ЛИШЬ СВЕРХЛЕГКИЕ РЕАКТИВНЫЕ МАШИНЫ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

С этого времени российский парк бизнес-джетов пополняется очень быстро, так как подходят сроки поставок новых машин, заказы на которые были оформлены еще в 2002–2004 годах. В 2005 году российским владельцам было поставлено свыше 40 самолетов, а в 2006-м — уже около 60. Темпы, безусловно, впечатляют — за пятилетний период отечественный парк самолетов бизнес-класса зарубежного производства вырос почти в десять раз и составил к середине 2008 года почти три сотни. Правда, это примерные данные — большинство самолетов, принадлежащих российским владельцам, имеют иностранную регистрацию и порой практически невозможно определить их фактическую принадлежность. Во всяком случае, таких темпов в других странах не наблюдалось за всю историю бизнес-авиации. Это дает основания предполагать, что со временем российский деловой флот станет крупнейшим в Европе. В частности, по данным Объединенной ассоциации деловой авиации (UBAA), российским собственникам принадлежит или эксплуатируется в их интересах более 280 самолетов бизнес-класса.

Если принять во внимание, что, согласно исследованию Европейской организации по обеспечению безопасности воздушного движения, к началу 2008 года общеевропейский парк насчитывал около 3000 машин, доля российских владельцев в этом объеме достигает почти 10%.

ИНОМАРКИ По классификации, предлагаемой каталогом самолетов и вертолетов деловой авиации «Planet Jet Guide», в парке самолетов зарубежного производства, которые принадлежат россиянам, можно отыскать машины почти всех классов — бизнес-лайнеры, дальнемагистральные, большие, средние, малые и турбовинтовые самолеты. Отсутствуют лишь сверхлегкие реактивные самолеты — относительно недавно появившийся на мировом рынке сегмент. Безусловный приоритет имеют представители верхнего ценового сегмента — большие дальнемагистральные самолеты и бизнес-лайнеры — модифицированные версии воздушных судов регулярной авиации. Суммарно они составляют 62% парка. 33% приходится на средние бизнес-джеты, на малые и турбовинтовые самолеты — 2% и 3% соответственно.

Модели канадского авиастроителя Bombardier Aerospace в российском парке занимают солидные 39%, вслед за канадцами в первую пятерку входит Hawker Beechcraft с 15% (включая модели, произведенные еще British Aerospace и Raytheon Aircraft), далее — Dassault Falcon (14%), Gulfstream Aerospace (11%) и Embraer (8%).

Анализ данных UBAA и компании AMSTAT позволяет заключить, что средний возраст самолетов иностранного производства в эксплуатации российских граждан составляет около семи лет, а почти треть из общего числа — не старше двух лет. Это еще раз подтверждает тот факт, что в основном приобретается новая техника. Покупка самолета на вторичном рынке рассматривается как временная мера при оформлении заказа на новую машину, чтобы удовлетворить потребность в перелетах до того времени, когда подойдет срок поставки. Другой вариант — воздушное судно приобретает (или используется на условиях лизинга) коммерческой авиакомпанией с целью получения прибыли от продажи бизнес-чартеров. «Молодость» бизнес-джетов российских владельцев также свидетельствует о том, что увеличение количества самолетов идет главным образом в русле удовлетворения существующего спроса, а такой важный фактор, как обновление или «омоложение» парка, пока не оказывает существенного воздействия.

Основная часть (53%) принадлежащих россиянам самолетов зарегистрирована в странах Евросоюза, в реестрах офшорных зон числится 28%, 9% воздушных судов украшает регистрационный номер США и 8% — Российской Федерации. Преобладание европейской регистрации вполне понятно — это и престиж, и возможность коммерческой эксплуатации самолета, то есть продажи чартерных рейсов в свободное от полетов владельца время, а за счет получаемой прибыли появляется возможность снизить расходы самого владельца. Офшорная регистрация отличается упрощенной процедурой и позволяет сэкономить на налоговых выплатах, так что ее популярность также вполне объяснима. О сложностях постановки воздушного судна в российский государственный реестр уже упоминалось.

**АВИАКОМПАНИЯ
БАРКОЛ**
www.barkol.ru

*Наши самолеты
для Ваших полетов*

Ждем Вас на борту!

тел.: +7(495) 233-86-76 (24 часа)
тел./факс: +7(499) 149-06-37
e-mail: menage@yandex.ru
vip@barkol.ru

Реклама

**ПРОВАЙДЕР
СЕРВИС**

VIP - ЧАРТЕР
РЕСТОРАН БОРТОВОГО ПИТАНИЯ

(495) 921 3529
ЗАКАЗ САМОЛЕТА
www.eastunion.ru

(495) 414 8986
ЗАКАЗ ПИТАНИЯ
www.airfood.ru

Группа компаний «Провайдер Сервис» это ресторан по приготовлению бортового питания премьер-класса и авиаброкерская фирма «ИстЮнион».

Специалисты нашей компании сделают все, чтобы Ваше путешествие и его организация доставили Вам минимум беспокойств и максимум удовольствий и комфорта. Мы специализируемся на оказании комплекса услуг в области бизнес-авиации: организация VIP-чартера, обслуживание в VIP-залах и VIP-терминалах аэропортов, бронирование номеров в лучших отелях, аренда яхт и автомобилей, организация экскурсий и трансфера, доставка на борт самолета изысканных блюд любой национальной кухни.

Реклама