

Эпоха сдержанного оптимизма

Глобальный рынок бизнес-авиации пережил период большого бума, катастрофический спад и замер перед новыми реалиями. Рост возобновится, но об астрономических цифрах временно нужно забыть.

— индустрия —

На смену словам «стагнация» и «падение», основательно укоренившимся в лексиконе игроков рынка деловой авиации за последние четыре года, пришли «стабилизация» и «сдержанный оптимизм». Глобальная отрасль, кажется, окончательно смирилась с тем, что такого головокружительного взлета, какой наблюдался вплоть до середины 2009 года, не повторится еще несколько десятилетий. К 2014 году перегревшийся в докризисное время рынок окончательно остыл и стал принимать новые очертания. Изменения коснулись многого: и интенсивности полетов, и вторичного рынка, и прогнозов, и расстановки сил среди производителей бизнес-джетов.

Снова «большая пятерка»

Серийный выпуск бизнес-джетов — самый жирный кусок мировой индустрии деловой авиации, ее локомотив и основной показатель состояния рынка. Согласно данным Ассоциации производителей самолетов авиации общего назначения, в 2013 году поставки бизнес-джетов стабилизировались после четырехлетнего падения: покупателям было передано 678 реактивных самолета — на 6 больше, чем годом ранее. Для сравнения: в последнем докризисном 2008 году в мире было поставлено вдвое больше — 1313 машин. Но несмотря на такую разницу в количестве выпущенных самолетов, стоимость поста-

вок в 2013 году оказалась огромной — \$21 млрд. Это на \$4 млрд больше, чем в 2012 году и почти столько же, сколько в 2008-м. Это обусловлено изменениями в структуре поставок бизнес-джетов. Крупный транснациональный бизнес, приобретающий самолеты больших и дальнемагистральных классов, имеет больший иммунитет к падениям экономики, в то время как средний и даже малый бизнес — основные покупатели небольших бизнес-джетов — более зависим от состояния экономики и доступных условий финансирования сделки. Таким образом, в четырехлетний период спада наиболее устойчивым спросом пользовались дальнобойные самолеты, стоимость которых начинается от \$40–50 млн. Соответственно, в выигрыше оказались те производители, в модельном ряду которых больше таких машин.

В результате в производственном секторе началась перестановка сил. Если раньше речь шла об условной «большой шестерке» лидеров в формате «5 + 1» (Bombardier Aerospace, Gulfstream Aerospace, Cessna Aircraft, Dassault Aviation, Hawker Beechcraft и моллодой, но многообещающий Embraer), то сейчас бразильский концерн Embraer упрочил свои позиции, потеснив обанкротившуюся американскую Hawker Beechcraft и наступая на пятки еще одной американской компании — Cessna.

Несколько изменилась и карта поставок бизнес-джетов в 2013 году. Несмотря на негативные последствия



Время разбрасывать деньги прошло: деловые пассажиры стали реже летать на бизнес-джетах

кризиса, доля США после перерыва в пару лет вновь превысила психологический рубеж: на них пришлось 52,4% мирового объема переданных заказчиком джетов. Следом с огромным отставанием идет Европа с 15,6%, в страны Азии передано почти 12% бизнес-джетов, на долю Латинской Америки пришлось 11%, а на Ближний Восток и Африку — 9%.

Полеты во сне

Рынок деловой авиации традиционно тесно коррелирует с состоянием мировой экономики, поэтому ее

колебания отражаются на интенсивности полетов — втором после производственного сектора индикаторе отрасли. По данным отчета Международного валютного фонда, в 2013 году рост ВВП в США составил лишь 1,9%. Неудивительно, что летная активность в США снизилась на 0,3% по итогам 2013 года, по данным аналитической компании ARGUS TRAQpak.

В целом по миру наблюдается более высокий интерес к полетам на бизнес-джетах: аналитики британской JSSI констатируют скромный рост легкой активности на 4% в 2013 году. По данным компании, на первом месте стоят Ближний Восток и Африка: там подъем в прошлом году достиг 25%.

Далее следует Азия (22%), затем Европа (12%), и на последнем месте США (6%).

Рынок покупателя

На вторичном рынке бизнес-джетов царит определенное оживление, но он по-прежнему остается рынком покупателя: скидки на самолеты радуют, лишь 5–7% самолетов выставлено по ценам, близким к нормальным рыночным. Согласно аналитической компании JETNET/AvData, в 2013 году было закрыто более 2,2 тыс. сделок, наибольшей популярностью среди бизнес-джетов на вторичном рынке пользовались большие и дальнобойные машины: число закрытых сделок по ним выросло на 5,7% по сравнению с 2012 годом. А вот легкие само-

леты разделили судьбу своих новых «одноклассников»: в 2013 году в этом сегменте вторичного рынка было совершено 883 сделки купли-продажи — на 4,7% меньше, чем в 2012 году.

Национальный вопрос

Состояние отечественного рынка бизнес-авиации также измеряется показателями интенсивности полетов. В 2013 году для стабильного роста этого индикатора рынка были созданы экономические предпосылки. Ключевыми драйверами роста по традиции выступили нефтегазовый и перерабатывающий секторы экономики и рост числа лиц с высокой концентрацией частного капитала. Так, средняя цена нефти марки Urals, основного товара российского экспорта, в 2013 году составила \$107,88 за баррель, а число долларовых миллиардеров в стране составило 108 человек, согласно рейтингу, составленному CNN Money.

Благоприятные экономические условия нашли отражение в статистике числа рейсов и обслуженных пассажиров бизнес-авиации: в 2013 году только в Московском авиаузле было принято примерно 29 тыс. рейсов, из них больше 19 тыс. рейсов пришлось на долю Внуково-3, крупнейшего терминала деловой авиации в России. Но если по количеству принятых бортов Внуково-3 практически вышел на докризисный уровень, то по показателю пассажиропотока картина изменилась: пассажиров бизнес-чартеров оказалось больше, чем в 2007 и 2008 годах. Аренда бизнес-джета на несколько человек становится трендом, о чем свидетельствуют цифры: если в 2007 году на 19,5 тыс. рейсов приходилось чуть больше 103 тыс. пассажиров, то в 2012 и 2013 годах их число составило 137 тыс. и 133 тыс. человек при аналогичном числе обслуженных рейсов.

WELCOME TO OUR WORLD
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В НАШ МИР





С момента своего основания став привилегированным партнером авиации, Breitling является культовым брендом для пилотов всего мира. Новый Chronomat 44 Russian Knights выпущен лимитированной серией из 55 экземпляров и посвящен пилотажной группе «Русские Витязи». Хронограф сочетает в себе не имеющую равных прочность и все лучшие характеристики настоящего прибора для профессионалов. На борту этой модели, разработанной для самых экстремальных миссий, находится мануфактурный механизм Breitling Caliber 01, прошедший хронометрическую сертификацию в COSC (Швейцарском институте хронометрии), что является высочайшим показателем точности и надежности. Добро пожаловать в мир дерзких достижений. Добро пожаловать в мир Breitling.

CHRONOMAT 44 RUSSIAN KNIGHTS
Limited Edition





Информация о точках продаж:
+7 495 988 96 25

BREITLING.COM

Инструменты для профессионалов

Реклама