

Российский рынок бизнес-авиации сократился из-за санкций

Производители самолетов бизнес-авиации констатируют сжатие своего рынка в России. Среди основных причин - санкции против России, ослабление экономики, отсутствие средств или нежелание их тратить со стороны потенциальных покупателей.

У компании Bombardier снижаются продажи бизнес-джетов в России, поскольку ослабление экономики ударило по кошелькам потенциальных покупателей, говорил на прошлой неделе глава Bombardier Пьер Бодуан во время конференц-звонка. По его словам, компания пристально следит за ситуацией в России и за тем, как ее развитие может повлиять на бизнес Bombardier. Переговоры с «Ростехом» о создании совместного сборочного производства турбовинтовых самолетов Q400 в России продолжают, отметил он. Рынок бизнес-джетов в России сокращается, говорит представитель компании Avex, авторизованного сервис-центра самолетов Cessna в России. Многие задают вопросы из любопытства, но при этом никаких конкретных разговоров о покупке не происходит, откладываются даже намеченные сделки. Причину представитель Avex видит в отсутствии у предполагаемых покупателей средств или нежелании тратить их на самолет.

Boeing внимательно следит за вводимыми санкциями, чтобы понять, как они могут повлиять на бизнес корпорации и поддержание партнерских отношений в регионе, сказал представитель корпорации.

Рынок должен быть готов к ослаблению спроса на бизнес-джеты, считает Директор по продажам и маркетингу компании «ИстЮнион» Елена Жданова. Текущая политическая и экономическая ситуация заставляет потенциального покупателя бизнес-джета быть осторожным и осмотрительным, говорит Жданова. Кроме того, покупка самолета - не инвестиция,



Фото: Дмитрий Петроченко

так как с каждым годом он теряет в стоимости, отмечает она.

Сейчас многие интересуются приобретением личного самолета, говорит директор московского офиса компании Dassault Falcon Андрей Лебединский. По его мнению, на отечественном рынке прошел тот период, когда самолеты покупались случайным образом, сейчас такая покупка делается с учетом интересов бизнеса. Самолеты Dassault Falcon занимают около трети рынка бизнес-джетов в России, являясь прямыми конкурентами Gulfstream и Bombardier, говорит Лебединский. Оценить текущую емкость рынка довольно трудно из-за того, что большинство самолетов, которые эксплуатируются в России, приобретены за рубежом, сетует он.

Объективно оценить отечественный рынок невозможно из-за несовершенства законодательства и нормативно-правовой российской базы, соглашается Жданова. Сейчас россиянам принадлежит около 500 бизнес-джетов иностранного производства общей стоимостью порядка \$6 млрд, большинство самолетов - среднего и премиального класса, говорит она. Те, кто настроен на приобретение бизнес-джета, и у кого есть

необходимость и возможность реализации задуманного, делает это именно сейчас, говорит Жданова. По ее мнению, не исключен возврат к «железному занавесу», что неизменно приведет к провалу рынка бизнес-авиации в виду полного отсутствия отечественного продукта. «Показатели чартерных рейсов бизнес-авиации не претерпят значительных изменений, а на рынке купли-продажи новых бизнес-джетов изменится соотношение по классам воздушных судов и, соответственно, долям производителей в независимости от состояния бизнес-джета», - считает она.

Бурного роста рынка нет и не будет, так как очень много самолетов было заказано в 2012-2013 годах, считает руководитель портала бизнес-авиации BizavNews Дмитрий Петроченко. Однако, по его мнению, сильного падения продаж в ближайшие годы также ждать не стоит. «С точки зрения авиапроизводителей, российский рынок для них - стратегический. Прогноз - легкое увеличение рынка», - говорит он.

По данным Петроченко, за первые пять месяцев 2014 года российским заказчикам было поставлено 20 новых бизнес-джетов, заказанных в конце 2012 — начале 2013 годов. Около 30 самолетов такого класса, но не старше 10 лет, было продано на вторичном рынке, отметил Петроченко. За 5 месяцев 2013 года было продано около 26-27 самолетов, говорит он. Объем рынка в денежном выражении составляет около \$900 млн ежегодно, утверждает Петроченко.

К февралю 2014 года россиянам и связанным с ними лицам принадлежало 542 самолета, но только 124 из них были зарегистрированы в России, подсчитал портал BizavNews. Это происходит из-за особенностей налоговой политики и нежелания соотечественников афишировать наличие собственного самолета.

Источник: РБК <http://www.rbc.ru/economics/07/08/2014/5704205e9a794760d3d408d2>