

Rosjanie gonią Amerykanów

#Lotnictwo cywilne 13 maja 2008

Wzrastająca zamożność Rosjan przekłada się na dynamiczny rozwój lotnictwa biznesowego w tym kraju. Według danych z za wschodniej granicy, w kraju tym jest już ponad 350 luksusowych, odrzutowych samolotów dyspozycyjnych. Więcej mają tylko Amerykanie.

Rosja postrzegana jest nie tylko jako atrakcyjny rynek dla sprzedaży nowych samolotów

Obecnie wartość rosyjskiego rynku odrzutowych samolotów biznesowych to ok. 2 mld USD. W 2007 wzrost liczby maszyn osiągnął aż 35%, co przekłada się na prawie nowych 100 egz. I to w sytuacji, kiedy - zdaniem pilotów - rząd federacji nie zrobił prawie nic, by znieść bariery administracyjne rozwoju sektora.

Wzrost liczby samolotów uwidacznia się również na głównym lotnisku biznesowym Moskwy, Wnukowie. 3. terminal tego portu lotniczego został zaadoptowany wyłącznie do obsługi właścicieli maszyn dyspozycyjnych.

Sytuacja ta przyciąga uwagę producentów. W najlepszej sytuacji jest kanadyjski Bombardier, który opanował 40% rynku Rosji i Wspólnoty Niepodległych Państw, będąc bezkonkurencyjnym szczególnie w segmencie dużych, długodystansowych samolotów biznesowych.

Francuski Dassault otworzył na lotnisku Wnukowo centrum serwisowe, a jego mechanicy podejmują się również wyjazdów do najdalej zlokalizowanych lotnisk.

Cessna sprzedała w 2007 na terenie WNP - głównie w Rosji, Kazachstanie i na Ukrainie - 20 swoich samolotów. W obecnym roku planuje dostarczyć 10-15 samolotów odrzutowych, tylko rodziny Citation (zobacz: [Pierwszy lot prototypu Citation CJ4](#)).

Priorytetowo Rosje traktuje również Hawker Beechcraft, włączając ten kraj do grupy 3 państw, najważniejszych z punktu widzenia eksportu. Amerykanie sprzedali do tej pory samoloty rodziny Hawker, Bechcraft Premier IA oraz specjalne wersje King Air.

Wszystkich ich jednak przebija Eclipse Aviation, które zdecydowało się otworzyć montownię bardzo lekkich odrzutowców (VLJ), Eclipse 500 w zakładach w Ulianowsku. Przedstawiciele producenta szacują, że miejscowy rynek wchłonie ok. 1000 takich samolotów. Każdy z nich kosztuje ok. 1,5 mln USD.

Do rywalizacji o intratne zamówienia chcą się również włączyć rodzime przedsiębiorstwa. Antonow rozwija dyspozycyjną wersję maszyny regionalnej (zobacz: [An-148 dla VIP?](#)) dla 19 lub 38 pasażerów. Z kolei Suchoj planuje stworzenie

luksusowej wersji Superjeta 100.

Rozwój produkcji to jednak nie wszystko. Dopiero w 2007 udało się uzyskać jednorazowe, 9-miesięczne zmniejszenie cła na sprowadzane samoloty dyspozycyjne, z 20 do 10% ich wartości. Władze lotniska Wnukowo zapowiadają w 2010 wyznaczenie jednego pasa startowego wyłącznie na potrzeby maszyn biznesowych. Do obsługi takich samolotów przygotowują się również moskiewskie lotnisko Bykowo i zakładowe lotnisko GazpromAvia w Ostafiewie, pod Moskwą.

Jet Aviation, globalna spółka z siedzibą w Zurychu, która specjalizuje się w usługach dla lotnictwa, zdecydowała się natomiast na otwarcie na Wnukowie centrum serwisowego dla samolotów Dassault Falcon, Cessna, Embraer i Hawker. W późniejszym okresie będzie oferowała również zestawy awioniczne i silniki. Niewielka baza logistyczna jest obecnie najpoważniejszym czynnikiem, hamującym rozwój lotnictwa biznesowego w Rosji.



Rosja postrzegana jest nie tylko jako atrakcyjny rynek dla sprzedaży nowych samolotów. Miejscowe, branżowe media elektroniczne pełne są ogłoszeń związanych z maszynami używanymi. Tak jak w przypadku prezentowanego amerykańskiego Falcona 900EX z 2001 / Zdjęcie: Leading Edge

Obecnie wartość rosyjskiego rynku odrzutowych samolotów biznesowych to ok. 2 mld USD. W 2007 wzrost liczby maszyn osiągnął aż 35%, co przekłada się na prawie nowych 100 egz. I to w sytuacji, kiedy - zdaniem pilotów - rząd federacji nie zrobił prawie nic, by znieść bariery administracyjne rozwoju sektora.

Wzrost liczby samolotów uwidacznia się również na głównym lotnisku biznesowym Moskwy, Wnukowie. 3. terminal tego portu lotniczego został zaadoptowany wyłącznie do obsługi właścicieli maszyn dyspozycyjnych.

Sytuacja ta przyciąga uwagę producentów. W najlepszej sytuacji jest kanadyjski Bombardier, który opanował 40% rynku Rosji i Wspólnoty Niepodległych Państw, będąc bezkonkurencyjnym szczególnie w segmencie dużych, długodystansowych samolotów biznesowych.

Francuski Dassault otworzył na lotnisku Wnukowo centrum serwisowe, a jego mechanicy podejmują się również wyjazdów do najdalej zlokalizowanych lotnisk.

Cessna sprzedała w 2007 na terenie WNP - głównie w Rosji, Kazachstanie i na Ukrainie - 20 swoich samolotów. W obecnym roku planuje dostarczyć 10-15 samolotów odrzutowych, tylko rodziny Citation (zobacz: [Pierwszy lot prototypu Citation CJ4](#)).

Priorytetowo Rosje traktuje również Hawker Beechcraft, włączając ten kraj do grupy 3 państw, najważniejszych z punktu widzenia eksportu. Amerykanie sprzedali do tej pory samoloty rodziny Hawker, Bechcraft Premier IA oraz specjalne wersje King Air.

Wszystkich ich jednak przebija Eclipse Aviation, które zdecydowało się otworzyć montownię bardzo lekkich odrzutowców (VLJ), Eclipse 500 w zakładach w Ulianowsku. Przedstawiciele producenta szacują, że miejscowy rynek wchłonie ok. 1000 takich samolotów. Każdy z nich kosztuje ok. 1,5 mln USD.

Do rywalizacji o intratne zamówienia chcą się również włączyć rodzime przedsiębiorstwa. Antonow rozwija dyspozycyjną wersję maszyny regionalnej (zobacz: [An-148 dla VIP?](#)) dla 19 lub 38 pasażerów. Z kolei Suchoj planuje stworzenie luksusowej wersji Superjeta 100.

Rozwój produkcji to jednak nie wszystko. Dopiero w 2007 udało się uzyskać jednorazowe, 9-miesięczne zmniejszenie cła na sprowadzane samoloty dyspozycyjne, z 20 do 10% ich wartości. Władze lotniska Wnukowo zapowiadają w 2010 wyznaczenie jednego pasa startowego wyłącznie na potrzeby maszyn biznesowych. Do obsługi takich samolotów przygotowują się również moskiewskie lotnisko Bykowo i zakładowe lotnisko GazpromAvia w Ostafiewie, pod Moskwą.

Jet Aviation, globalna spółka z siedzibą w Zurychu, która specjalizuje się w usługach dla lotnictwa, zdecydowała się natomiast na otwarcie na Wnukowie centrum serwisowego dla samolotów Dassault Falcon, Cessna, Embraer i Hawker. W późniejszym okresie będzie oferowała również zestawy awioniczne i silniki. Niewielka baza logistyczna jest obecnie najpoważniejszym czynnikiem, hamującym rozwój lotnictwa biznesowego w Rosji.

Powiązane wiadomości

[Rosjanie gonią Amerykanów \(2008-05-13\)](#)

[An-148 dla VIP-ów? \(2008-04-18\)](#)

[Pierwszy lot prototypu Citation CJ4 \(2008-05-08\)](#)