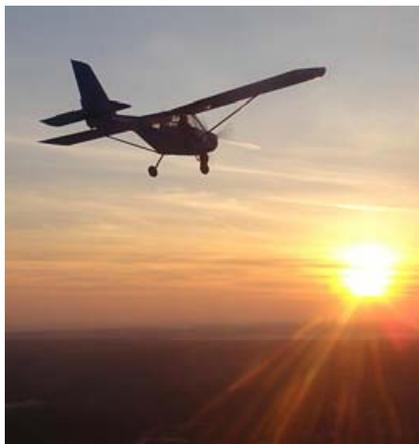




## Пока не разобрались



Росавиация не отметила всплеска большого количества заявок на полеты малой авиации после введения с 1 ноября новых правил, однако прогнозирует их увеличение, сообщил во вторник 9 ноября журналистам глава ведомства Александр Нерадько.

“Как мы и предполагали, всплеска заявок не было. В первый день было девять уведомлений, во второй день - 20. Но, я думаю, что это число будет увеличиваться, поскольку людям нужно время, чтобы вникнуть в новые правила”, - отметил Нерадько.

Новые Федеральные правила использования воздушного пространства РФ (ФП ИВП), значительно упрощающие порядок полетов для малой авиации, вступили в силу на территории России с 1 ноября 2010 года. Они были разработаны с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ICAO). Новые правила устанавливают новую структуру и классификацию воздушного пространства России.

В частности, воздушное пространство РФ с 1 ноября разделено на три класса - “А”, “С” и “G”. Для каждого из них определена высота полетов. Также сокращено количество опасных зон (с 85 до 59)



## Продажи пока падают

9 ноября 2010 г. Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) выпустила отчет о поставках самолетов за девять месяцев 2010 г.

стр. 9



## Противоречивый рост

Компания ARGUS опубликовала данные TRAQPак по активности бизнес авиации в США в октябре 2010. По сравнению с сентябрем этого года общий трафик американской бизнес авиации и авиации общего назначения вырос на 10,4%.

стр. 10



## Поменяют на лету

Минэкономразвития обратилось к ОНАДА с просьбой разработать и представить предложения в Таможенный кодекс Таможенного союза (ТС) относительно полетов частных и деловых воздушных судов.

стр. 11



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode о состоянии европейского рынка деловой авиации. Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации.

В выпуске информация с 8 по 14 ноября 2010 г.

стр. 13

## Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

Благодаря способности развивать скорость до 0,925 Маха самолет G650 предлагает большую скорость и дальность полета, чем какой-либо другой реактивный самолет бизнес-класса.



## Большие Gulfstream'ы стали менее шумными

Компания Gulfstream Aerospace объявила 3 ноября 2010 г. о том, что крупногабаритные самолеты компании получили сертификат Федерального управления гражданской авиации о соответствии стандартам по шуму уровня 4. Данный сертификат действителен для моделей Gulfstream G550, G500, G450, G350, GV, GIV-SP и GIV. Эти модели фактически всегда соответствовали стандарту по шуму уровня 4, но теперь такое соответствие стандарту подтверждено официальным сертификатом.

На самолеты, сертифицированные на соответствие стандарту по шуму уровня 4, не распространяются ограничения по уровню эксплуатационного шума, действующие в некоторых международных аэропортах. Наличие данного сертификата также позволяет снизить стоимость пользования услугами аэропортов, учитывающую уровень шума, производимого самолетами.

Более строгие требования к уровню шума означают, что самолеты не могут превышать максимально допустимый уровень шума, предусмотренный требованиями части 36 Правил Федерального управления гражданской авиации (стандарт уровня 4).

Крупногабаритные самолеты Gulfstream, находящиеся в производстве, будут введены в эксплуатацию с действительным сертификатом, подтверждающим их соответствие требованиям по шуму уровня 4. Находящиеся в эксплуатации самолеты могут быть приведены в соответствие данным требованиям по результатам изменения технологии технического обслуживания этих самолетов.



## Выбран лучший дизайн

Жюри премии Custom Jet Awards выбрало лучших. В числе прочих номинаций были выбраны лучший интерьер и раскраска среди частных и корпоративных воздушных судов. Награды были вручены 8 ноября 2010 г. на проходящем с 7 по 10 ноября 2010 в Египте Custom Jet Show, которое в свою очередь проходит в рамках авиационной выставки AVEX.

Лучшей фирменной раскраской жюри признало экстерьер Bell 429. А лучшим интерьером частного самолета был признан салон BBJ, который принадлежит российской компании Petroff Air.



Интерьер BBJ был разработан компанией Greenpoint Technologies. Особенностью салона стал шерстяной ковер за миллион долларов с вышитым шелковым медальоном. Также интерьер самолета отличают полы с подогревом в ванной комнате, каменные столешницы на кухне и обшитые шелком переборки в столовой и гостиной.

Bell Helicopters и Petroff Air получили в качестве награды инкрустированную 450 бриллиантами модель Concorde, которая была разработана и создана Happy Design Studio. Также Happy Design Studio будет бесплатно консультировать Petroff Air при разработке нового дизайна в качестве дополнения к призу.



## NetJets покупает Marquis Jet

В соответствии с условиями соглашения Marquis Jet станет стопроцентной дочерней компанией Net jets. Сумма сделки не разглашается.

Marquis Jet была основана в 2001 году и предлагает клиентам 25-часовые предоплаченные карты для полетов на самолетах NetJets. В то же время наименьшая доля в самолете (1/16), предлагаемая NetJets клиентам, предполагает 50 часов летного времени в год.

Председатель и генеральный директор NetJets Дэвид Сокол сказал: «Объединяя NetJets и Marquis Jet мы соединим лидера отрасли по безопасности и клиентскую сервисную службу. Одновременно мы создаем лучшую структуру по продажам и маркетингу в деловой авиации».

Приобретение Marquis Jet принесет NetJets значительное ценовое преимущество из-за более конкурентоспособной структуры предложения для клиентов. Решение о приобретении Marquis Jet идет в русле 10-летнего бизнес-плана NetJets, в который включает в себя консолидацию бизнес функций в американском подразделении компании.

Дэвид Сокол сказал в своем заявлении, что смысл объединения NetJets и Marquis Jet состоит в том, чтобы лучше обслуживать клиентов и сократить расходы. В то же время не было уточнено, за счет чего будут сокращены расходы.

В рамках реализации 10-летнего бизнес-плана недавно NetJets объявил о намерении приобрести 125 самолетов бразильского производителя Embraer. Новые Phenom 300 пойдут на обновление авиапарка оператора.



## Барак Обама предлагает еще больше помощи производителям



Президент США Барак Обама внес предложение о 100-процентной бонус-амортизации в 2011 году. В результате этого шага компании получат возможность вычитать 100% от стоимости капитальных вложений при расчете налогов в 2011 году.

Предложение, которое позволило бы удвоить федеральные налоговые льготы для предприятий, осуществляющих капитальные вложения, могут стать импульсом для производителей бизнес джетов.

Это предложение Барак Обама сделал во время посещения завода в Beltsville, штат Мэриленд. В своем докладе он сказал, что увеличение вычета окажет значительное влияние на экономику в целом. Но это предложение должно быть одобрено Конгрессом, прежде чем вступить в силу.

В настоящее время, по бонус-амортизации компании могут вычитать 50 % от стоимости капитальных вложений в течение первого года, а оставшуюся половину в течение срока эксплуатации оборудования.

После консультаций с представителями бизнес сообщества, в сентябре этого года Конгресс и Барак Обама возобновили практику применения 50% амортизационной премии для малого и среднего бизнеса, в качестве части программы сохранения рабочих мест. Применение амортизационной премии стало в 2008-09 годах спасательным кругом для «угнетенного» авиапрома из г. Вичита. Налоговые льготы помогли покупателям снизить в краткосрочной перспективе расходы при покупке самолета.

Представитель Cessna Aircraft сказал, что подавляющее большинство продаж Cessna во время спада были так или иначе стимулированы применением бонус-амортизации. А переход на 100% вычет только увеличит положительное воздействие этого стимула, добавил он.

При 100% бонус-амортизации компания при покупке бизнес джета сможет зачесть стоимость самолета при расчете налогооблагаемого дохода уже в течение первого года, а не разбивать ее на весь срок эксплуатации самолета.

В Министерстве финансов сказали, что предложенный план сможет поощрить предприятия на корпоративные расходы в размере \$ 50 млрд. и на \$ 150 млрд. снизить налоговую нагрузку на 2 млн. предприятий.



## Вертолетный форум

17 ноября 2010 года в Москве, в зале коллегии Росавиации пройдет ежегодный Вертолетный Форум Ассоциации Вертолетной Индустрии.

Ассоциация Вертолетной Индустрии, являясь организацией, объединяющей ведущие компании вертолетной индустрии России, ведет постоянную работу по созданию благоприятных условий для функционирования отрасли. В настоящее время актуальным вопросом является модернизация вертолетной отрасли и внедрение инноваций.

На Форуме будут рассмотрены актуальные вопросы функционирования вертолетного бизнеса, формирования и совершенствования инфраструктуры деятельности вертолетных операторов.

Участники Форума ознакомятся с состоянием государственной программы поиска и спасения и проблемами покрытия воздушного пространства России УКВ связью.

Также будут обсуждены проблемы поддержания летной годности российских вертолетов и обучения летного и технического персонала.

Для участия в Форуме приглашены руководители Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, федеральных авиационных служб, а также руководители компаний вертолетной индустрии.



## EASA доработает предложения по правилам лицензирования пилотов



Европейский Союз принял решение отложить вопрос о правилах выдачи лицензий операторам третьих стран еще на два месяца. Это вызвано различиями в лицензировании пилотов в ЕС и других странах. Европейское агентство по авиационной безопасности EASA в течение двух ближайших недель должно предоставить на рассмотрение специального комитета Еврокомиссии новые предложения по правилам лицензирования летных экипажей. Повторное обсуждение этого вопроса перенесено на 8 декабря.

EASA не скрывает планов убрать из Европы самолеты, зарегистрированные в третьих странах, а в особенности с американской регистрацией (N-register). Европейцы хотят принудить заокеанских операторов к добровольной смене регистра, исключив все преимущества прежней регистрации. За операторов вступилась Международная ассоциация владельцев самолетов и пилотов IAOPA. В своем письме в адрес Еврокомиссии руководство IAOPA утверждает, что смена регистрации почти невозможна и может нанести ущерб развитию деловой авиации в Европе.

В IAOPA полагают, что затея с лицензированием пилотов – это только первый шаг кампании EASA, направленной против «инородцев». Следующим станет вопрос о лицензировании самих операций. IAOPA справедливо считает, что такие шаги не имеют ничего общего с обеспечением безопасности, а политическим мотивам не должно быть места в работе такой организации как EASA.

В EASA утверждают, что новые правила лицензирования упростят получение лицензий именно пилотами легкомоторной авиации. Обсуждение так называемых Options (предложения EASA по лицензированию) идет в Европе уже на протяжении нескольких лет. Вся эта реформа, по мнению европейцев, должна стандартизировать правила использования воздушного пространства Европы всеми операторами на базе ACAS II. Ввод новых правил в действие запланирован на апрель 2012 года.

Подготовил Шошин Владимир  
по материалам [www.aero-news.net](http://www.aero-news.net)  
Источник: PrivatAERO



## Embraer заканчивает строительство завода в США

Embraer планирует начать сборку первого Phenom 100 на предприятии во Флориде (США) в июне 2011 года. Сборочный цех, площадью 8721 кв. м, сейчас находится на завершающей стадии строительства. Его планируют сдать в эксплуатацию в январе 2011 года. Кроме собственно сборки самолетов, на заводе будет проходить окраски самолетов в двух окрасочных камерах.

Работать на предприятии будет около 200 сотрудников, которые займутся сборкой легких бизнес джетов Phenom 100 и Phenom 300. Поставка первого самолета американской сборки запланирована на четвертый квартал 2011 года.

Основные компоненты планера, которые в настоящее время производятся на заводе в Бразилии, будут доставляться в США на корабле, также как и остальные составные части самолета – двигатели и оборудование.

В Embraer еще не могут сказать, когда покупатели узнают, где их самолет будет произведен в США или в Бразилии. Хотя компания несколько лет назад заявляла, что завод сможет производить более 22 самолетов Phenom 100 и 300. В этом году на бразильском предприятии было построено 67 Phenom 100 и 11 Phenom 300.

Наряду со строительством завода, в этом квартале Embraer рядом начнет строительство Центра маркетинга и продаж для всей линейки бизнес джетов компании площадью 1727 м2. В этом центре клиенты смогут проконсультироваться со специалистами по всем деловым самолетам Embraer. Также они будут иметь возможность посмотреть в 3D варианты интерьера и макет кабины в натуральную величину.

## Gulfstream Aerospace совершенствует свои самолеты

Компания Gulfstream Aerospace начала установку светодиодных ламп в приборные панели Gulfstream IV, GIV-SP и GV, а Gulfstream V получил систему широкополосного доступа в интернет.

Gulfstream Aerospace получила разрешение FAA на установку в кабины пилотов Gulfstream IV, GIV-SP и GV светодиодных ламп. Модернизация будет проходить при обслуживании этих моделей.

Конструкторы и поставщики компании Gulfstream приняли участие в разработке светодиодных ламп в целях замены около 700 ламп накаливания, установленных по кабине пилота (количество ламп в кабине пилота зависит от модели и конфигурации самолета). Светодиодные лампы отличаются повышенной производительностью, надежностью и экономичностью. Благодаря более длительному сроку службы новые светодиодные лампы позволяют снизить эксплуатационные и материальные затраты. Синий, белый, красный, зеленый и желтый цвета светодиодных ламп обеспечивают более яркое и эффективное свечение по сравнению с лампами накаливания. Светодиодные лампы обеспечивают более точную передачу цвета при свечении, а кроме того температура нагрева этих ламп при работе на 80 градусов ниже температуры нагрева ламп накаливания. Время установки новых светодиодных ламп составляет до трех дней.

«Проверка старых лампы требовала значительного времени при обслуживании, в то время как новые лампы устанавливаются быстро и без особых изменений в оборудовании самолета», - отметил президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark

Burns). «Новые, более надежные энергосберегающие светодиодные лампы аналогичны лампам, которыми оборудованы кабины пилотов моделей G450 и G550».

Также компания получила разрешение FAA на установку последней версии сверхскоростной информационной системы с широкополосным доступом в Интернет (Broad Band Multi-Link™) на Gulfstream V.

Система широкополосного доступа в Интернет позволяет пассажирам работать в сети Интернет со скоростью передачи данных до 3,5 Мб/сек.

В состав усовершенствованной системы широкополосного доступа в Интернет “Gen 3.0” входят новая параболическая антенна третьего поколения, устанавливаемая под обтекателем в хвосте самолета, блок управления антенной, бортовой приемопередатчик/маршрутизатор и усовершенствованный сервер третьего поколения (Gen 3.0), размещаемый в салоне самолета. Новый сервер широкополосного доступа в Интернет компании Gulfstream обеспечивает повышенную устойчивость к вибрации, перепадам и выбросам напряжения и оснащен обновленной, более стабильной операционной системой с загрузочной резервной копией. Кроме того, сервер потребляет меньше энергии.

Система может быть установлена в любом центре компаний Gulfstream и General Dynamics Aviation Service по всему миру.



## Таможенные льготы не доступны

Российские авиапредприятия имеют льготы по уплате таможенных пошлин на ввоз авиационного оборудования и запасных частей для пассажирских самолетов иностранного производства, но не могут ими воспользоваться.

Об этом на заседании Таможенного союза сообщил заместитель начальника главного управления федеральных таможенных доходов и тарифного регулирования Рустам Хакимов.

«Преференции по таможенным пошлинам в отношении авиадвигателей, запасных частей и оборудования необходимого для ремонта и технического обслуживания пассажирских самолетов иностранного производства, ввозимых исключительно для внутреннего использования странами-участницами Таможенного союза в рамках реализации приоритетных инвестиционных проектов, были введены в августе текущего года, – отметил Р. Хакимов. – Однако отсутствие подзаконного акта, определяющего порядок освобождения от уплаты таможенной пошлины по указанным товарам, лишает таможенные органы надлежащей правовой основы для эффективного администрирования данных тарифных сборов».

По его словам, данная проблема обсуждалась на прошедшей недавно встрече руководителей таможенных служб РФ, Белоруссии и Казахстана и сегодня специалистами таможенных служб стран-участниц совместно с экспертами секретариата комиссии Таможенного союза ведется подготовка проекта решения по этому вопросу. Предполагается, что документ будет рассмотрен комиссией Таможенного союза в декабре этого года, а в январе уже вступит в силу.

Источник: РЖД-партнер



## Вторичный рынок пока в депрессии



JP Morgan представила очередной ежемесячный отчет о состоянии североамериканского рынка подержанных бизнес джетов. Второй месяц подряд на вторичном рынке бизнес джетов наблюдается увеличение количества выставляемых на продажу самолетов. Хотя это увеличение было незначительным, авиационный аналитик JP Morgan Джозеф Надол III сказал, что октябрь оказался очень слабым месяцем для вторичного рынка в

2010 году. Кроме увеличения запасов подержанных самолетов, также довольно значительно упали цены на подержанные бизнес джеты. В то же время он выразил надежду, что восстановление рынка все таки продолжится – со временем будут уменьшаться запасы, цены стабилизируются и начнут рост.

В процентном выражении количество подержанных самолетов на вторичном рынке в октябре 2010 г. увеличилось на 0,2 % по сравнению с сентябрем 2010 г. до 11,9% от всего флота эксплуатирующихся бизнес джетов.

Средняя цена предложения в октябре снизилась на 3,8% по сравнению с прошлым месяцем, до 10,9 млн. долл. США. Впервые с августа 1997 года этот показатель опустился ниже 11 млн. долл. США.

Что касается новых самолетов, то Gulfstream, Embraer и Cessna сообщают об увеличении производственной деятельности. Но в докладе JPMorgan отмечается, что этого еще не достаточно, чтобы противостоять уменьшению портфеля заказов производителей. “Мы по-прежнему осторожны в прогнозах по поводу спроса на новые бизнес джеты, и в течение следующих одного-двух кварталов мы должны увидеть, будет ли и дальше присутствовать понижающий прессинг на показатели рынка”, сказал Джозеф Надол III.

В тоже время положительным является тот факт, что активность бизнес авиации поднялась на 12,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. “Мы ожидаем, что трафик бизнес джетов продолжит увеличиваться в ближайшие месяцы”, заключает аналитик.



## Cessna рассчитывает на международные рынки

Международный спрос внесет значительный вклад в постепенное восстановление рынка бизнес-джетов, и всё большая доля новых заказов будет поступать от международных заказчиков, сообщил вице-президент Cessna по международным продажам Тревор Эслинг (Trevor Esling).

Выступая в Лондоне на конференции «The Future of Business Jets», которая проходила 10-11 ноября 2010 г., г-н Эслинг сказал: «Cessna ожидает, что повышенный спрос клиентов сначала проявится на некоторых международных рынках. И такие регионы, как Восточная Европа и Россия, Латинская Америка и Ближний Восток будут со временем становиться более значимыми рынками наряду с США и Европейским Союзом».

Тревор Эслинг также отметил, что Китай и Индия также будут приобретать все большее значение в среднесрочной перспективе в качестве перспективных рынков бизнес-джетов, и эти регионы имеют потенциал увеличения спроса во всех категориях деловых самолетов.

Cessna является ведущим производителем самолетов авиации общего назначения по количеству произведенных воздушных судов. Компания была основана в 1927 году и более 192000 самолетов Cessna были поставлены заказчикам по всему миру, в том числе более 6000 самолетов семейства Citation.



## Гибридный самолет



Немецкая компания Flight Design сообщила о разработке гибридного авиационного двигателя. Этот двигатель является промежуточным звеном на пути к полностью электрическому двигателю, который можно будет устанавливать на небольшие самолеты. Гибридный двигатель поможет разработчикам получить опыт в проектировании электрических двигателей и батарей.

Первые испытательные полеты самолета на гибридной тяге планируется начать осенью этого года. В наземных испытаниях двигатель ведет себя стабильно, и тесты идут по плану.

В новой силовой установке используется 40-сильный электромотор и бензиновый 115-сильный Rotax 914.

Двигатели подключены к винту параллельно и в случае выхода из строя одного из них, второй будет работать без помех. Это увеличивает безопасность при чрезвычайных ситуациях, так как в случае отказа бензинового двигателя пилот может совершить посадку, используя тягу, хотя и небольшую, электромотора. А при совместной работе бензинового и электрического двигателей самолет будет иметь дополнительный запас мощности на взлете, в наборе высоты и при маневрировании. В крейсерском полете электрическая батарея будет автоматически заряжаться. Также новый гибридный двигатель способен использовать технологию регенеративного торможения, когда пилот снижает тягу или переключает двигатель в реверсный режим. За счет этого также будет идти зарядка аккумуляторов, питающих электродвигатель.

Основными преимуществами новой гибридной установки разработчики называют увеличение безопасности, снижение расхода топлива (по расчетам расход гибрида составит 25-28 л/ч, в то время как при обычном бензиновом моторе – 35 л/ч), и соответственно снижение выбросов, а также увеличение полезной нагрузки. При установке на самолет новый двигатель может заменить 180-сильный традиционный мотор за счет меньшего веса и постоянных тяговых характеристик электродвигателя, независимых от высоты и погодных условий.

Новая двигательная установка предназначена для легких самолетов, в которых используются двигатели мощностью 160-180 л.с. Компания надеется на широкое распространение нового двигателя после сертификации на самолетах собственного производства. Так же предусмотрена возможность установки гибрида на уже выпущенные самолеты. Ориентировочная цена нового мотора составит около 26 800 евро.

## Hawker Beechcraft отчитался за третий квартал 2010

Hawker Beechcraft, в лице Hawker Beechcraft Acquisition Company, сообщил о результатах третьего квартала 2010 г. Объем продаж в третьем квартале 2010 г., закончившегося 30 сентября 2010 года, составил \$ 594,7 млн., что на 163,0 млн. долл. США меньше по сравнению с третьим кварталом 2009 года. Снижение в основном обусловлено уменьшением поставок самолетов в сегменте бизнес авиации и авиации общего назначения (B&GA) в результате снижения спроса на рынке.

В течение третьего квартала 2010 года, компания поставила 49 деловых самолетов и самолетов авиации общего назначения, в то же время за тот же период 2009 г. было передано заказчикам 64 самолета. Компания отмечает, что в результат третьего квартала 2009 года были включены семь самолетов King Air, которые поставлялись в рамках программы правительства США "Project Liberty". Эти поставки отмечались как часть сегмента B&GA. Однако, снижение поставок в 2010 г. в сегменте B&GA частично компенсируются увеличением объема поддержки клиентов.

В третьем квартале 2010 г., компания показала операционный убыток в размере 81,4 млн. долл. США, а за аналогичный период 2009 г. операционный убыток составил 721,1 млн. долл. США. Улучшение этого показателя, по сравнению с предыдущим периодом, связано в первую очередь из-за обесценивания активов на 581,5 млн. долл. США, которое было отражено в результатах третьего квартала 2009 г. Большая часть пересчета стоимости активов за это период произошла в сегменте B&GA.

Объем портфеля заказов на 30 сентября 2010 года составил \$ 1,9 млрд., тогда как на 27 июня 2010 года он составлял \$ 2,4 млрд. Из объема заказов на 30 сентября 2010 года, 34,6% будут поставлены в течение следующих двенадцать месяцев. В портфель компании также включены значительный объем заказов от правительства США.

На 30 сентября 2010 года, денежные средства на счетах и балансе компании составили \$ 252,6 млн. долл. США.

## Eurocopter отмечает медленное восстановление рынка

Европейский вертолетостроитель Eurocopter снизил поставки гражданских вертолетов в первые девять месяцев этого года из-за медленного восстановления рынка, отмечается в опубликованном сегодня материнской компанией EADS финансовом отчете за три квартала 2010 г. В качестве причины низкого спроса на новые машины называется большое предложение вертолетов на вторичном рынке. Всего же за девять месяцев было поставлено 367 гражданских и военных вертолетов, что на 25 машин меньше чем годом ранее.

Тем не менее, выручка Eurocopter за первые три квартала этого года выросла на 2% до 3085 млн евро по сравнению с аналогичным периодом 2009 г. В отчете отмечается, что этот рост достигнут за счет военных программ, включая рост поставок военно-транспортного вертолета NH90 и прогресс в разработке совместно с Южной Кореей вертолета KUH.

В качестве другой позитивной тенденции отмечается рост новых заказов. За отчетный период производитель получил 230 чистых заказов, что на 51 вертолет больше сравнению с 2009 г. Значительно снизилось и количество аннулированных заказов. С начала года до конца сентября было отменено только 38 заказов, в то время как за первые девять месяцев прошлого года их было 79. Портфель заказов Eurocopter на конец третьего квартала составил 1166 вертолетов на общую сумму в 15 млрд долл. По сравнению с началом года портфель заказов остался прежним по стоимости, однако в количественном выражении они снизился на 137 вертолетов.

Источник: АТО

Тип самолета	3 месяца		9 месяцев	
	на 30.09.2010	на 27.09.2009	на 30.09.2010	на 27.09.2009
Hawker 4000	1	4	9	8
Hawker 900XP	5	11	16	27
Hawker 800XP/850XP	-	-	1	1
Hawker 750	1	1	2	8
Hawker 400XP	1	4	4	8
Premier	2	5	5	12
King Air	26	30	65	100
поршневые	16	9	35	35
<b>ВСЕГО</b>	<b>49</b>	<b>64</b>	<b>137</b>	<b>199</b>

**GAMA представила отчет о поставках самолетов в третьем квартале 2010 г.**

9 ноября 2010 г. Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) выпустила отчет о поставках самолетов за девять месяцев 2010 г. Данные отчета говорят о том, что общие поставки самолетов упали на 14,5% по сравнению с тем же периодом 2009 г. За девять месяцев 2009 г. производители поставили заказчикам 1588 самолетов, а за такой же период нынешнего года заказчики получили 1357 воздушных судов. Общая стоимость произведенных за три квартала 2010 г. самолетов составила \$ 13470 млн., что на 2,5% меньше, чем стоили самолеты, поставленные в том же период 2009 г.

«Несмотря на продолжающееся падение общего объема поставок и стоимости воздушных судов, мы считаем, что долгосрочные перспективы для производителей авиации общего назначения будут положительным.



Сегмент	9 месяцев 2009 г.	9 месяцев 2010 г.	Изменение
Поршневые	679	634	-6,6%
Турбовинтовые	293	232	-20,8%
Бизнес джеты	616	491	-20,3%
<b>ВСЕГО</b>	<b>1588</b>	<b>1357</b>	<b>-14,5%</b>
<b>Стоимость</b>	<b>\$ 13,82 млрд.</b>	<b>\$ 13,47 млрд.</b>	<b>-2,5%</b>

Авиационная промышленность воодушевлена после успешного проведения конвенции Национальной ассоциации деловой авиации (NBAA), мы с удовлетворением отмечаем сообщения о новых продажах и более позитивные прогнозы в целом, так как расходы корпораций начинают возвращаться на прежний уровень», сказал президент и генеральный директор GAMA Пит Банс.

«Я особенно воодушевлен объемом средств, направляемыми авиационными производителями на научные исследования и на разработки новых продуктов», говорит Банс. «Индикаторы восстановления продолжают колебаться, но есть один показатель - инвестиции в новые самолеты и технологии, который в настоящее время имеет положительную и сильную динамику. Производители авиации общего назначения уверенно смотрят в

будущее и будут готовы к быстрому восстановлению, когда экономика полностью оправится от спада».

Однако несмотря на позитивный взгляд в будущее, за девять месяцев 2010 г. производство во всех категориях воздушных судов авиации общего назначения сократилось. Поставки поршневых самолетов составили 634 воздушных судов по сравнению с 679 самолетами, изготовленными в первые девять месяцев 2009 года, что на 6,6% меньше. Производство турбовинтовых самолетов также сократилось, до 232 машины - поставлено на 20,8% меньше чем за тот же период 2009 г. Бизнес-джетов изготовлено за три квартала 2010 г. 491 единиц или на 20,3% меньше, чем поставлено в этот же период в 2009 году (616 самолетов).

[Полный отчет](#)



**Противоречивый рост**

Компания ARGUS опубликовала данные TRAQPак активности бизнес авиации в США в октябре 2010. По сравнению с сентябрем этого года общий трафик американской бизнес авиации и авиации общего назначения вырос на 10,4%. Рост наблюдался во всех категориях воздушных судов и сегментах полетов по сравнению с прошлым месяцем. Но надо учитывать, что в сентябре 2010 г. активность бизнес авиации в США находилась на довольно низком уровне.

Рассматривая рынок по сегментам видно, что наибольший рост показали полеты самолетов в долевом владении, увеличившись на 13,1%. Больше всего вырос в этом сегменте трафик больших бизнес джетов (но они же в прошлом отчете показали наибольшее снижение по сравнению с августом 2010). Также двузначные цифры роста показал сегмент коммерческих полетов по part 135, поднявшись на 11,3%. Полеты по part 91 выросли по сравнению с сентябрем 2010 на 9,2%. Все категории самолетов в октябре 2010 г. летали больше, чем в сентябре, а реактивные деловые самолеты показали двузначные значения роста. Но надо принимать во внимание низкую базу прошлого месяца. Как говорилось выше, в сентябре 2010 г. наблюдался спад активности бизнес авиации в Соединенных Штатах.

А если сравнивать с октябрём 2009 то картина получается немного другая. По сравнению с прошлым

ARG/US	Business Aircraft Activity October 2010 vs. October 2009			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	-0.9%	-7.3%	2.8%	-2.6%
Small Cabin Jet	3.9%	-4.0%	2.4%	1.2%
Mid Size Cabin Jet	3.6%	13.1%	3.0%	5.6%
Large Cabin Jet	-6.6%	5.6%	-8.3%	-4.1%
All Aircraft Combined	0.5%	0.1%	1.8%	0.6%
Source TRAQPак. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216				

годом (октябрь 2010 против октябрь 2009 года) активность американской деловой авиации осталась практически на том же уровне - увеличение составило 0,6%. По сегментам полетов везде наблюдался рост, но он был крайне незначительный: part 91 +0,5%, part 135 +0,1%, долевое владение +1,8%. А по категориям воздушных судов была разнонаправленная динамика. В то время как средние бизнес джеты летали больше на 5,6% по сравнению с прошлым годом, количество полетов больших самолетов уменьшилось на 4,1%. Наибольшее снижение наблюдалось в сегменте долевого владения больших самолетов – активность снизилась на 8,3%. В тоже время в остальных категориях ВС этого сегмента был рост показателей. Наибольший рост в отдельной

категории показали средние бизнес джеты летающие по part 135 - активность выросла на 13,1%. Хотя в этом сегменте полетов активность турбовинтовых самолетов снизились на 7,3%, а малых бизнес джетов на 4,0%. В сегменте полетов по part 91 снизилась активность больших самолетов на 6,6% и турбовинтовых самолетов на 0,9%, а средние и малые бизнес джеты показали рост на 3,6% и 3,9% соответственно.

**Категории самолетов в системе TRAQPак.**

**Турбовинтовые**

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты

**Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)**

VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

**Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)**

Средние (Mid-size Jets) и суперсредние ( Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

**Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)**

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты ( Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.

ARG/US	Business Aircraft Activity October 2010 vs. September 2010			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	7.9%	6.9%	9.7%	7.7%
Small Cabin Jet	10.2%	10.6%	7.8%	10.0%
Mid Size Cabin Jet	8.6%	15.0%	14.0%	11.8%
Large Cabin Jet	11.5%	18.4%	27.4%	14.7%
All Aircraft Combined	9.2%	11.3%	13.1%	10.4%
Source TRAQPак. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216				



## Поменяют на лету

Минэкономразвития обратилось к Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА) с просьбой разработать и представить предложения в Таможенный кодекс Таможенного союза (ТС) относительно полетов частных и деловых воздушных судов. Чем вызвано такое обращение? С этим вопросом «РБГ» обратилась к председателю правления ОНАДА Леониду Кошелеву.

**- Как регулируются сегодня полеты в воздушном пространстве ТС? В чем их суть? Нужно ли их менять?**

- Практика таможенного регулирования полетов иностранных деловых самолетов в РФ принципиально и сильно отличается от подходов во всех других странах. Авиация живет в глобальном пространстве, и такие серьезные отличия, с одной стороны, просто недопустимы, а с другой - затрудняют развитие. В основе законодательства ТС сегодня лежат принципы, которые были заложены в российском таможенном законодательстве. Полет иностранного воздушного судна между российскими аэропортами освобождается от уплаты месячной ставки временного ввоза, если это международная перевозка пассажиров или грузов, т.е. загрузка самолета в российских портах не меняется. Причем является ли этот полет коммерческой перевозкой, продаваемой на рынке транспортных услуг, или просто частным, служебным, корпоративным полетом, в действующем законодательстве и в практике работы таможни не играет роли. Поясню на примере автомобилей. Если вы едете в Финляндию на своей или служебной машине, то таможня как финская, так и российская претензий не имеет. Но проблемы начнутся, если вы останетесь в стране более чем на 6 месяцев.



В авиации таможенное регулирование по всему миру работает на тех же принципах. На частном или служебном (корпоративном) самолете можно летать по другой стране без всяких затруднений, но не более 180 дней на протяжении одного года. Если срок полетов больше, то самолет необходимо растаможить и получить «местный номер». Заниматься коммерческими перевозками внутри этой страны невозможно, кроме как на местной регистрации и с местной лицензией, если такая нужна по закону.

Такая разница в законодательстве связана с тем, что в советское время не было частных и корпоративных самолетов, а в постсоветские 20 лет их старались не замечать. В итоге получилось, что немалый флот корпоративных самолетов российские фирмы вынуждены держать за рубежом, потому что у нас нет соответствующих условий. Подавляющее большинство авиационного бизнес-флота, используемого в России, сегодня зарегистрировано за границей - это примерно 400 бортов. В России зарегистрировано не более 15 самолетов. Отрасль гражданской авиации теряет в развитии, поскольку не развивается целый сегмент индивидуального авиатранспорта, который нужен стране. Основная задача нашей ассоциации - создать условия, чтобы самолеты регистрировались в России, и мы добились обнуления таможенных пошлин на большую часть моделей бизнес-джетов. Настало время гармонизировать наше таможенное законодательство для полетов частных и деловых воздушных судов с остальным миром.

**- Таможенное оформление делового самолета для полета в России включает много процедур? Как их упростить?**

- Да, процедур много. Необходимо заполнить генеральную декларацию и оформить «ввозную-вывозную декларацию» на участки полета внутри страны. Последняя весьма сложная и значительно отличается от таможенной практики в сфере деловой авиации от других стран. Эффект же получается довольно странный - на иностранном самолете можно летать бесконечно долго в стране, не растамаживая его, - чего не бывает в других странах.

Если же ввести в законодательство ТС те же принципы,

что и в других странах, заполнять надо будет только простую генеральную декларацию и следить за тем, чтобы самолет не проводил в аэропортах страны больше чем 180 дней.

**- Как вы относитесь к программе развития системы ГЛОНАСС для деловой авиации?**

- Эта система способна работать лучше, чем GPS, если ею оснащать новые самолеты и вертолеты, а также во многих других авиационных областях. Но нереально требовать заменить существующие системы GPS на ГЛОНАСС. Это технически сложно и экономически, и организационно. Помимо прямых финансовых затрат установка оборудования ГЛОНАСС требует вывода бизнес-джета из эксплуатации примерно на месяц. Бизнес-авиации с российской пропиской может скоро не остаться, поскольку владельцы с введением ГЛОНАСС намерены перерегистрировать самолеты за рубежом. Но особой проблемы здесь нет: все уже поняли и стали работать конструктивно по внедрению ГЛОНАСС там, где можно.

**- Проблема регистрации и высоких пошлин существует в деловой авиации?**

- Сегодня 95% российских деловых самолетов зарегистрировано за рубежом. Значит, проблема существует. Таможенные пошлины отменены на большую часть деловых самолетов, только самые дорогие “остались не у дел”, что неправильно. Но таможенный НДС в 18% значительно больше, чем в Европе; это не так страшно, но все же существенно. По-прежнему большую роль играет практическая невозможность финансировать самолеты у международных банков.

**- Деловая авиация сегодня является частью структурной экономики?**



- У российской деловой авиации есть инфраструктура. Сегодня она по праву может считать себя отраслью современной транспортной системы России со своими требованиями и проблемами. Когда она превратится в полноценный комплекс эксплуатации авиатехники и в экономическом союзе, который придет на смену ТС, она безусловно, станет заметной частью национальной экономики. В ЕС исследование показало, что там отрасль равна по своей доле в национальной экономике производству телекоммуникационного оборудования, то есть примерно 0,2% ВВП, а это очень-очень немало для сегмента авиатранспорта.

**- Какие перспективы вы видите для отрасли и какие действия предпринимает ОНАДА для их реализации?**

- Индивидуальный авиатранспорт должен и будет развиваться у нас опережающими темпами. Это нужно стране, людям, экономике. Сегодня это просто пробел в нашей экономике, и нужно наверстывать упущенное. Помимо таможенного регулирования перед нами стоит много других задач. Нам нужно добиться эффективного антимонопольного регулирования в аэропортах для деловой и общей авиации, нужны нормальные условия для финансирования приобретения авиатехники, нужно налаживать работу нашего ведомства гражданской авиации по контролю за безопасностью этого вида транспорта.

Людмила Морозова

Источник: Российская бизнес-газета



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 8 по 14 ноября 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолёта. А сведения о том, был ли совершен рейс или нет, остаются за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные аэропорты вылета.

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 8 по 14 ноября 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	37	10	10	8	3	12	8	107
Великобритания	13	80	55	22	2	9	66	179
Франция	23	57	78	49	6	32	26	122
Италия	13	37	37	46	5	14	61	60
Австрия	5	0	6	3	2	2	3	19
Швейцария	7	9	44	11	5	4	78	77
Россия	9	30	8	11	0	28	1	269

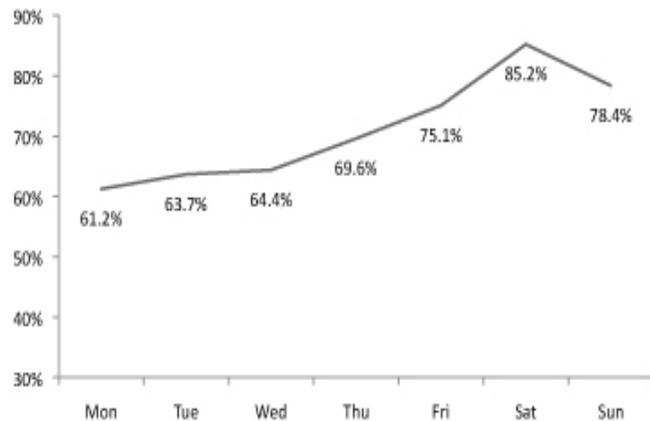
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 8 по 14 ноября 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	17	2	2	1	3	3	5	12
Великобритания	4	39	7	2	0	5	2	11
Франция	2	7	5	1	2	6	2	8
Италия	1	1	1	6	1	3	0	4
Австрия	2	1	1	0	0	0	0	9
Швейцария	3	4	8	3	1	3	5	4
Россия	8	1	4	0	3	5	1	32

**Индекс наличия свободных самолетов**

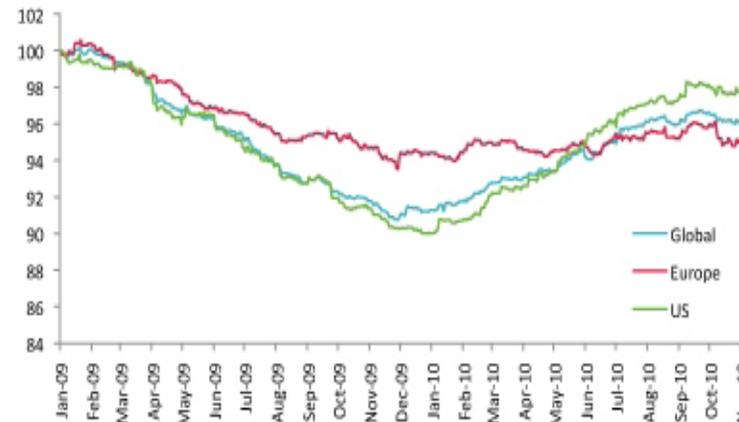
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



Самолет считается доступным, когда в период 00:00-23:59 с ним не производятся никакие действия.

**Индекс стоимости летного часа.**

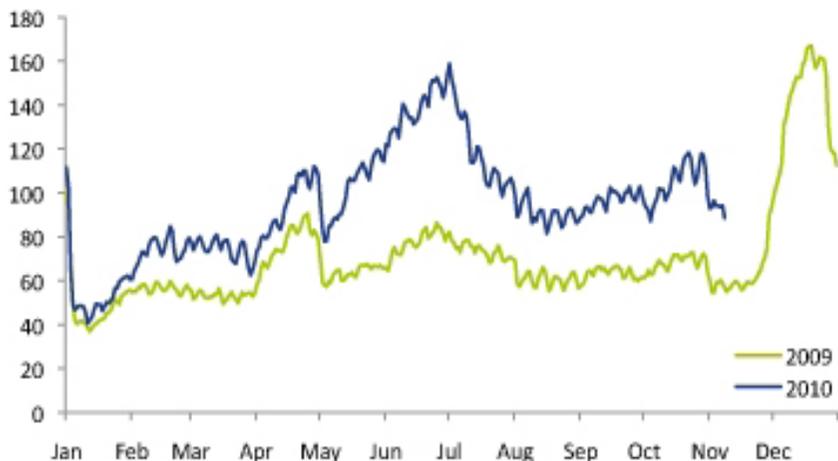
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

**Индекс спроса**

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



**Стоимость летного часа популярных самолетов**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1579	€ 1527	€ 1535
Cessna Citation Excel	€ 2677	€ 2666	€ 2579
Bombardier Challenger 604	€ 4677	€ 4682	€ 4519

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3 самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку).

Стоимость рассчитана на основе 25 Cessna Citation Jet, 26 Cessna Citation Excel и 34 Bombardier Challenger 604.

**Самые популярные аэропорты вылета.**

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	3
4	Женева	5
5	Кот Д'Азур, Ницца	4
6	Пулково, СПб	9
7	Фарнборо, Лондон	6
8	Цюрих	7
9	Барисполь, Киев	8
10	Линате, Милан	11

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.