



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 8 (59) 6 марта 2011 г.



В предверии Международного Женского Дня, наша редакция от всей души поздравляет всех женщин с этим весенним праздником!

На прошедшей неделе можно отметить несколько событий, которые, так или иначе, повлияют на мировой и российский рынок деловой авиации.

Одно из значимых событий в РФ - объявленное на прошедшей неделе окончание разработки положения о полном условном освобождении от таможенных платежей,

ввозимых на временной основе гражданских самолетов с количеством посадочных мест не более 19, которые находятся в собственности иностранных лиц и используются в нерегулярных некоммерческих внутренних перевозках. Теперь это положение осталось утвердить на комиссии Таможенного союза. Также стоит отметить возвращение журнала JET и выход на финишную прямую Регионального Форума Деловой Авиации, который пройдет 17 марта 2011 г. в Уфе.

На международном рынке произошло два знаменательных события. NetJets покупает 120 самолетов у канадского производителя Bombardier Aerospace на 6,7 млрд. долларов США, причем все бизнес джеты семейства Global. А китайская государственная авиастроительная компания China Aviation Industry General Aircraft Co договорилась о покупке одного лидеров американского самолетостроения - Cirrus Industries Inc.



Работа Ассоциации – понимание времени!

25 февраля 2011 г. состоялось отчетно-выборное собрание Ассоциации. Оценкой правильности курса ОНАДА стал рост ее рядов: количество компаний представляющих отрасль увеличилось.

стр. 8



Таможня дает «добро»

Временно ввозимые самолеты до 19 мест, которые находятся в собственности иностранных лиц и используются в нерегулярных некоммерческих внутренних перевозках, планируется освободить от таможенных платежей.

стр. 9



Куда полетит Ближний Восток?

С момента начала кризиса Ближний Восток считался в среде авиационных экспертов одним из драйверов, который должен был вытащить мировую бизнес-авиацию из финансовой пропасти. Что останется здесь после арабских революций?

стр. 10



Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:

индекс спроса: + 3,87%; индекс стоимости: +0,94%

В выпуске информация с 28 февраля по 6 марта 2011 г.

стр. 12

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.



«Рысачок» на иностранной тяге

Американская двигателестроительная компания GE Aviation сообщила о заключении 10-летнего соглашения на поставку турбовинтовых двигателей H80 для российской фирмы «Техноавиа», сообщает Авиатранспортное обозрение. Российская компания планирует устанавливать эти двигатели на разработанный ею 10-местный двухмоторный самолет «Рысачок» и разместила твердый заказ на двигатели для 30 самолетов с опционом еще на 30 комплектов.

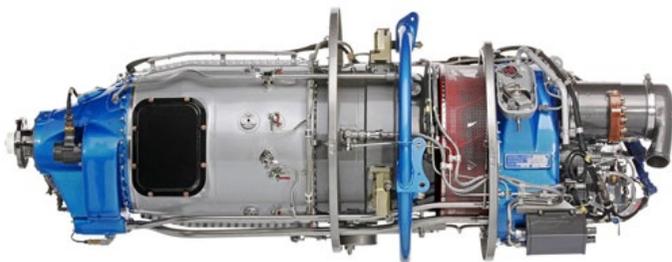
Соглашение между GE Aviation и «Техноавиа» также предусматривает сотрудничество по сертификации американского двигателя в России и обеспечению его послепродажной поддержки в нашей стране. «Мы очень рады начать серьезное сотрудничество с «Техноавиа», нашим первым заказчиком двигателя H80 на российском рынке», — отметил Пол Теофан, президент и исполнительный директор подразделения GE Aviation по турбовинтовым двигателям для деловой авиации и авиации общего назначения.

Свой первый полет «Рысачок» совершил 3 декабря 2010 г. в Самаре, где он собирается на мощностях



ЦМКБ «Прогресс». Во время первого полета на самолете были установлены двигатели M601. H80 является его улучшенной модификацией, которая позволит эксплуатировать самолет в более жарких условиях и на больших высотах. Сейчас новый двигатель проходит летные испытания и уже выбран для ремоторизации чешских самолетов местных авиалиний L-410.

«Техноавиа» планирует завершить сертификацию «Рысачка» с двигателями H80 до конца 2011 г. Этот самолет предназначен в первую очередь для обучения пилотов и приходит на смену знаменитому Ан-2. Может перевозить девять пассажиров или 1500 кг груза на дальность до 2500 км. Его крейсерская скорость составляет 250–400 км/ч. Самолет может эксплуатироваться на грунтовых взлетно-посадочных полосах длиной 500 м.






1-ый международный форум

Развитие аэропортов в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва



Антон Бучнев
Директор Департамента
Инвестиционных Проектов
Правительство
Санкт-Петербурга



Андреа Пал
Финансовый Директор
ООО «Воздушные Ворота
Северной Столицы»,
Аэропорт Пулково



Михаил Смирнов
Генеральный Директор
Новопорт



Евгений Чудновский
Генеральный Директор
Международный
Аэропорт «Кольцово»,
Екатеринбург



Виктор Горбачев
Генеральный Директор
Ассоциация «Аэропорт»
Гражданской Авиации



Леонид Шварц
Генеральный директор
Международный
Аэропорт «Курумоч»,
Самара

Основные темы и сессии форума:

Ключевое выступление представителей правительства стран СНГ Взгляд финансистов Интерактивная дискуссия Обзор и практические примеры успешного управления аэропортами и достижения Интерактивная сессия по механизму Государственно-Частного Партнерства Стратегии развития маршрутной сети и связи с авиалиниями	Модернизация аэропортов, как основная составляющая экономического развития в регионах Специальная сессия о перспективах развития аэропортов в Украине и Казахстане Инновационные методы в оптимизации производственных процессов Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории
---	--

Tel. +44 (0)20 7017 7444 | Fax +44 (0)20 7017 7447 | www.airport-development.com | info@adamsmithconferences.com

Airport

В Калининграде появился VIP-зал

Во вторник, 1 марта 2011 года, в калининградском аэропорту “Храброво” состоялось торжественное открытие VIP-зала.

Эту услугу представляет компания “VIP-international-Kaliningrad”, которая предлагает максимально широкий спектр услуг самого высокого уровня в сфере авиаперевозок.

VIP-зал ориентирован на обслуживание пассажиров, совершающих деловые поездки, и тех, кто ценит комфорт и удобство в путешествиях.

“Ввиду своего особенного географического расположения, Калининградская область является уникальной частью России и при этом свободной экономической зоной, что, в свою очередь, формирует большой интерес к региону у наших потенциальных гостей”, - говорит директор “VIP-international-Kaliningrad” Светлана Ильина. “Мы уверены в том, что новый VIP-зал станет визитной карточкой аэропорта “Храброво” и сделает путешествие наших гостей максимально комфортным”.

К услугам гостей VIP-зала калининградского аэропорта “Храброво”:

- Отдельный подъезд, парковка, вход;
- Система охраны и безопасности;
- Залы ожидания повышенной комфортности;
- Ресторанная зона;
- Персональное VIP-сопровождение;
- Бронирование VIP-залов аэропорта Шереметьево г. Москва (терминалы В, С, D, E, F)

Кроме этого, для удобства пассажиров всегда в наличии свежая пресса, доступ в интернет, WI-Fi, цифровое телевидение. В ресторанной зоне гостям предложат блюда европейской кухни, горячие и холодные и спиртные напитки.



Оксфорд расширяется

Лондонский аэропорт Оксфорд получил разрешение на увеличение взлетной дистанции на 21% (на 896 ft/273m). Теперь, после того как на прошлой неделе в Британское управление гражданской авиации утвердила новые данные взлетно-посадочной полосы, аэропорт может предложить для операторов самолетов, как базирующихся здесь, так и прибывающих, расширение эксплуатационных возможностей. За четыре года администрация аэропорта сделала значительные инвестиции в расширение и укрепление взлетно-посадочной полосы.

В настоящее время разрешенная взлетная дистанция составляет, в зависимости от курса взлета, 5223 футов (1592 м) и 5112 футов (1558 м). Теперь многие типы воздушных судов деловой авиации могут взлетать с максимальной взлетной массой или приблизится к максимальной эффективности. Это хорошая новость для операторов, которые выполняют трансатлантические полеты или в пункты назначения на Ближнем Востоке. Кроме того, теперь несколько типов региональных авиалайнеров могут увеличить загрузку пассажирами при полетах из этого аэропорта.

Увеличение разрешенной взлетной и посадочной дистанции последовало после перевода статуса взлетно-посадочной полосы из Code 2C в Code 3C. Это было достигнуто после большой работы по устранению препятствий и обеспечения зон безопасности с обеих сторон взлетно-посадочной полосы.

С конца ноября в аэропорте базируется крупнейший самолет Embraer - Lineage 1000, который в конфигурации для регулярных авиаперевозок известен как EMB-190 и вмещает почти 100 пассажиров.



Air China создает делового оператора

Крупнейшая китайская авиакомпания Air China и администрация Пекина намереваются создать совместное предприятие, которое будет заниматься бизнес-перевозками. Как сообщает Shanghai Daily со ссылкой на председателя совета директоров Air China Кун Дуна, новая авиакомпания будет называться Beijing Airlines. Она должна появиться в апреле-мае 2011 г. Основная цель новой компании — удовлетворить резко возросший спрос на бизнес-перевозки.

80% акций Beijing Airlines будет принадлежать авиакомпании Air China, оставшиеся 20% — правительству Пекина. Уставный капитал составит 1 млрд юаней (152 млн долл.). Beijing Airlines создается на основе активов дочерней компании Air China — Air China Business Jet. Перевозчик был учрежден в 2003 г. и помимо бизнес-авиаперевозок занимается еще и наземным обслуживанием эксплуатируемых самолетов деловой авиации. В парке Air China Business Jet семь самолетов: три G450, один A318, один Falcon 7X, один G200 и один Challenger 605. При этом Air China заявила, что уже в этом году привлечет больше воздушных судов.

Основным конкурентом для нового перевозчика станет авиакомпания Capital Airlines (дочерняя Hainan Airlines), которая была создана в 2010 г. и управляет 24 бизнес-джетами. Доля Capital Airlines на китайском рынке деловых перевозок превышает 90%. Однако, по словам Кун Дуна, Air China будет прилагать максимум усилий для продвижения нового перевозчика на рынке деловой авиации Китая. Китайский рынок обладает огромным потенциалом в первую очередь за счет быстрого экономического роста страны в последнее время. По прогнозам, Китаю может понадобиться 600–1200 бизнес-джетов в ближайшие десять лет.

По материалам АТО



Cirrus Industries Inc. нашел инвестора

China Aviation Industry General Aircraft Co (CAIGA) может приобрести Cirrus Industries Inc. Компании уже договорились о процедуре покупки и сейчас сделка должна быть одобрена американскими властями.

В случае одобрения, China Aviation Industry General Aircraft Co (CAIGA) объединится с базирующейся в штате Миннесота компанией Cirrus. Следует отметить, что в соответствии с данными GAMA, американский производитель в прошлом году поставил самолетов с поршневыми двигателями более, чем любой другой производитель АОН. Приобретение Cirrus китайской государственной компанией позволит американцам ускорить развитие программы легкого реактивного самолета SF-50 Vision, который планируется ввести в эксплуатацию в 2013 году.

Новые владельцы не только собираются сохранить бренд Cirrus и производство самолетов в США, но также возможно вложиться в развитие приобретенной компании. "CAIGA понимает силу и талант сотрудников Cirrus, а также известность марки Cirrus в мире авиации общего назначения", говорится в сообщении CAIGA.

Приобретение Cirrus является следующим важным шагом для CAIGA в консолидации авиационных активов. Сейчас китайцы уже владеют Epic Air и находится на стадии приобретения за \$ 186 миллионов подразделения Teledyne по производству поршневых двигателей. CAIGA также участвует в торгах по приобретению обанкротившейся компании Emivest Aerospace, которая производит легкие бизнес джеты SJ30.

В прошлом году Cirrus возглавила список GAMA по мировым поставкам поршневых самолетов с результатом 264 единицы, но CAIGA надеется увеличить эту цифру в будущем.

Готовится новый двигатель для самолетов Diamond

Австрийская компания по производству двигателей Austro Engine объединяется с другой австрийской фирмой Steyr Motors в разработке новой дизельной силовой установки для самолетов компании Diamond Aircraft. Новый мотор будет устанавливаться на DA50 Magnum и новый шестиместный двухмоторный самолет Future Small Aircraft (FSA).

Новый шестицилиндровый двигатель будет иметь мощность 280 л.с. (206кВт) и сможет работать авиационном керосине. За основу взят промышленный двигатель Steyr M1, который используется на судах и специальных транспортных средствах. Новый двигатель будет более чем на треть мощнее нынешнего мотора DA50 - Austro AE300, который имеет 170л.с.

Основатель и главный исполнительный директор Diamond и Христиан Дриз возлагает большие надежды на DA50 с новым двигателем, который поднимется в воздух уже в этом году, а закончит сертификацию в начале 2013 года. Нынешний DA50 пока борется за расположение клиентов, но г-н Дриз считает, что с новым двигателем он сможет напрямую конкурировать с лидером рынка одномоторных поршневых самолетов Cirrus SR22.



Двухмоторный FSA является долгосрочным проектом компании. Он будет основан на технологии производства самолета D-Jet, который сейчас проходит летные испытания в лондонском подразделении Diamond.

FSA будет изготавливаться из композитного карбонового материала, с помощью вакуумного прессования. Также он будет оснащен системой автоматизированной посадки, которая поможет в случае недееспособности пилота. Эта технология была разработана в рамках программы по развитию беспилотной версии DA42. А в качестве целевого рынка FSA, компания рассматривает операторов Cessna 303, снятого с производства в 1986 г.

Новый двигатель совместной разработки Austro Engine и Steyr Motors будет иметь прямой впрыск топлива в цилиндры и моноблочную конструкцию, при которой объединены воедино блок цилиндров и головка блока. Кстати, подобный дизель в свое время производил по лицензии Steyr российский автозавод ГАЗ. Но из-за высокой стоимости широкого распространения автомобильный дизель ГАЗ-560 не получил.

NetJets покупает много Global'ов

Bombardier Aerospace объявила о самом крупном заказе за всю историю компании. Оператор долевого владения NetJets Inc. разместил твердый заказ на 50 бизнес джетов семейства Global и опцион еще на 70 таких самолетов. Сделка оценивается примерно в 2,8 млрд. долл. США на основе стандартного прайс-листа. А если учесть еще и опцион, то общая сумма заказа будет превышать \$ 6,7 млрд.

В твердый заказ вошли 30 Global 5000 Vision и Global Express XRS Vision, поставку которых планируется начать в четвертом квартале 2012 года. Также NetJets разместил твердый заказ на 20 новейших бизнес джетов Global 7000 и Global 8000. Поставка этих самолетов начнется в 2017 году.

“Мы очень гордимся тем, что компания NetJets, мировой лидер в области деловой авиации, выбрал самолеты Bombardier семейства Global”, говорит президент Bombardier Business Aircraft Стив Ридольфи. “Семейство самолетов Global предлагает максимальные летные характеристики, комфорт



салона и технологии. Мы особенно рады тому, что NetJets разделяет наши ожидания в стратегии развития семейства самолетов Global, в том числе Global 7000 и 8000”.

NetJets является крупнейшим в мире оператором бизнес джетов, с флотом состоящим из более 800 самолетов по всему миру. Новая программа развития компании в сегменте больших самолетов сосредоточена на предоставлении владельцам беспосадочных перелетов по всему миру.

“Мы очень впечатлены продуктовой стратегией и видением будущего Bombardier”, сказал президент NetJets Inc. Джордан Ханселл. “Семейство самолетов

Global идеально подходит для наших владельцев по дальности, надежности, комфорту и эффективности. Эти самолеты станут отличным дополнением к нашим, уже существующим, возможностям флота больших самолетов”.

На проходившей в октябре 2010 г. выставке NBAA 2010, NetJets также заключил контракт с Embraer на поставку 50 легких бизнес джетов Phenom 300 и разместил опцион еще на 75 таких самолетов.

Таким образом перевозчик собирается значительно обновить существующий флот, что бы в момент полного восстановления рынка быть во всеоружии.



Статика становится ближе

Впервые на ежегодной конвенции NBAA самолеты могут быть выставлены прямо перед конференц-центром, в котором будет проводиться деловая часть выставки и находиться стенды экспонентов.

Такое расположение открытой статической экспозиции будет действовать в рамках NBAA 2011, проходящей с 10 по 12 октября 2011 в Лас Вегасе, в дополнение к основной статической стоянке воздушных судов в Henderson Executive Airport.

Новая статическая стоянка позволит обеспечить беспрецедентный уровень удобства доступа к самолетам, выставленным вблизи крытого павильона Las Vegas Convention Center (LVCC).

Стоимость размещения на новой площадке будет такая же, как и на основной статической экспозиции в Henderson Executive Airport. Но при размещении здесь самолетов на экспонентов будет наложено несколько ограничений: могут выставляться только реальные воздушные суда (не разрешается устанавливать макеты, палатки, шале и другие выставочные элементы), вводится ограничение на размеры вывесок, а также самолет должен быть установлен на этой площадке за неделю до начала выставки, то есть 3 октября 2011 г.

По пути сближения статической и деловой частей выставки пошли также организаторы российской выставки деловой авиации Jet Expo 2011. Только переедет не статика к стендам, а наоборот. В этом году все выставочные мероприятия Jet Expo 2011 будут организованы на базе аэропорта Внуково-3. Такое сближение должно стать очень удобным как для участников, так и для посетителей.



Рост авиасектора РФ будет

Международное рейтинговое агентство Fitch Ratings прогнозирует рост российского сектора воздушного транспорта выше среднего уровня в сравнении с другими регионами мира в долгосрочной перспективе. Как говорится в материалах Fitch, рост сектора ожидается уже в 2011г. Такой прогноз, в частности, обусловлен экономическим ростом в России, увеличением мобильности населения и повышением проникновения на внутреннем рынке. В соответствии с глобальной тенденцией агентство прогнозирует продолжение консолидации авиарынка РФ в 2011г. за счет слияний на внутреннем рынке и повышения координации с партнерами из мировых авиационных альянсов.

Fitch отмечает, что российский рынок авиаперевозок все еще фрагментирован и состоит более чем из 100 игроков. При этом крупнейшие авиакомпании вместе контролируют 57% рынка (по пассажирообороту), а остальные 43% приходятся на долю более мелких и региональных авиакомпаний.

В числе характеристик российского авиасектора агентство называет жесткую конкуренцию. Также отмечается, что развитие рынка происходит вместе с ростом российской экономики. Кроме того, компании полагаются на поддержку со стороны государства (освобождение воздушных судов от пошлин, субсидии по маршрутам европейская часть России - Дальний Восток, развитие аэропортом инфраструктуры). При этом основные игроки нацелены на модернизацию парка, в то время как более мелкие авиакомпании продолжают эксплуатировать старые самолеты советского производства.

Источник: Quote

Взлет после промежуточной посадки!

Издательский дом Jet Media рад сообщить о готовящемся выходе 71-ого майского выпуска «Jet – Бизнес & Авиация» - главного российского издания о бизнес-авиации.

Российский рынок деловой авиации снова растет, некоторые барьеры уже преодолены, но многое только предстоит сделать. За время творческих каникул редакционный коллектив журнала Jet подготовил целый ряд актуальных тематических статей, объективно затрагивающих самые проблемные стороны, последние события и тренды международного и российского рынков деловой авиации.

Нашим читателям будет интересно увидеть журнал Jet в его новом формате. Мы обновили дизайн и дополнили контент культового издания новыми, подчас неожиданными рубриками. На страницах Jet будет больше экспертных мнений и аналитических статей, обзоров Jet-трендов, интервью с успешными и знаменитыми людьми, для которых бизнес-авиация – больше, чем бизнес, и больше, чем авиация. И, конечно, мы приготовили приятные сюрпризы, которыми будем отныне удивлять наших читателей в каждом номере.

Мы изменились, но в главном остались прежними: бизнес-авиация - наш с Вами общий стиль жизни. Экипаж журнала Jet рад снова приветствовать Вас на нашем борту!



Европа запускает систему EGNOS для авиации

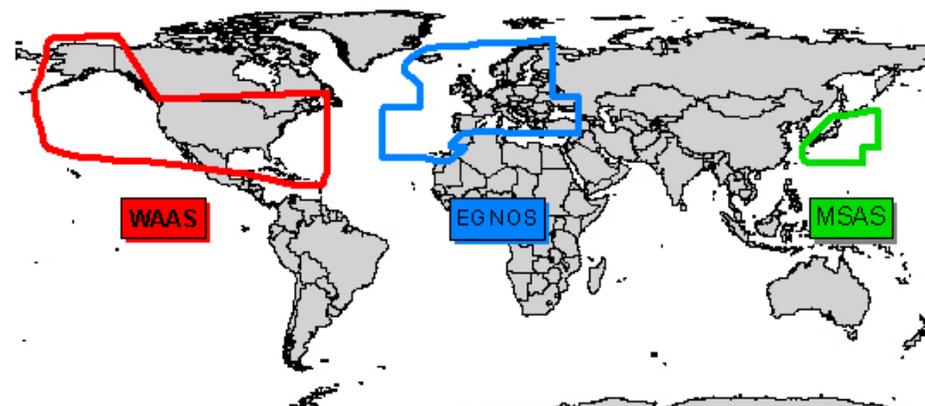
Европейская комиссия сегодня сообщила о том, что новая европейская система, дополняющая навигационные возможности американской GPS, стала пригодной для использования в авиации и будет использована европейскими авиаперевозчиками для более точного определения местоположения. Речь идет о системе EGNOS или European Geostationary Navigation Overlay Service. При помощи нее пилоты самолетов и вертолетов могут определять свое местоположение с точностью до метра.

В заявлении Еврокомиссии сказано, что система EGNOS была сертифицирована для применения в системах, отвечающих за безопасность людей. На практике это означает, что пилоты могут использовать эту систему для позиционирования лайнеров и для других целей, связанных с безопасностью, без дополнительных технических согласований.

EGNOS использует три космических спутника и 34 наземных станции для более точного определения координат. Система способна уточнять горизонтальные и вертикальные координаты, за счет чего данные с GPS становятся более четкими, а точность позиционирования повышается в 2,5 раза (точность позиционирования гражданской GPS 7 метров). В Европе говорят, что данное уточнение будет кстати для туристов, пилотов, совершающих посадку в небольшом аэропорту и различных экстренных служб.

Новая система является плодом совместной работы Европейской комиссии, Европейского космического агентства и управления авиационной безопасности Евроконтроль. Новая система является своего рода промежуточным решением до тех пор, пока Европа не обзаведется собственной системой Галилео, которую планируется ввести в строй к 2014 году. Стоимость Галилео превышает 4 млрд евро.

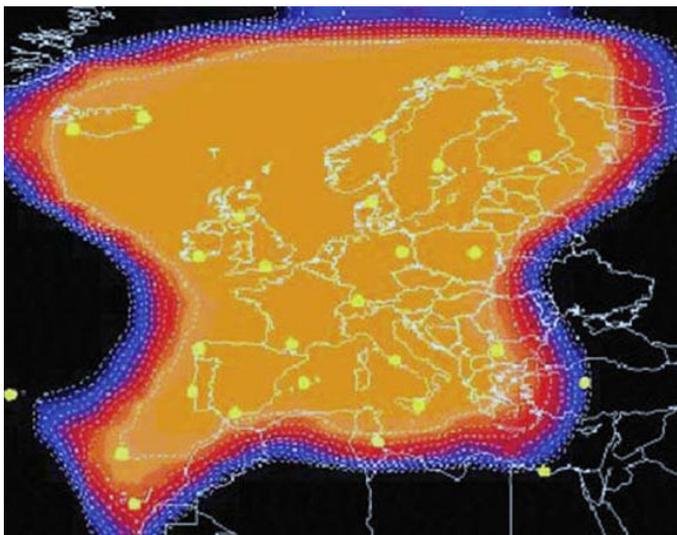
По словам экспертов, новая система EGNOS существенно облегчит пилотам процессы взлета и посадки, избавив их от необходимости постоянно поддерживать связь в наземными службами. Вице-президент Еврокомиссии Антонио Таяни, говорит, что со временем EGNOS переключится на мощности спутниковой системы Галилео, которая должна заработать в течение 7 лет.



“Я верю в EGNOS и Галилео не потому, что они - моя мечта, а потому, что они - часть нашей промышленной политики. EGNOS может реально помочь в работе массы служб”, - говорит Таяни.

Изначально проект EGNOS был запущен в 2005 году.

EGNOS (англ. European Geostationary Navigation Overlay Service) — европейская геостационарная служба навигационного покрытия. EGNOS предназначена для улучшения работы систем GPS, ГЛОНАСС и Galileo на территории Европы и является аналогом американской системы WAAS. Зона действия EGNOS охватывает всю Европу, север Африки и небольшую европейскую часть России. Также как и WAAS, система состоит из сети наземных станций, главной станции, которая аккумулирует информацию от спутников GPS, ГЛОНАСС и Galileo, и геостационарных спутников EGNOS, через который эта информация транслируется на GPS-приёмники, поддерживающие приём дифференцированных поправок.



Леонид Кошелев: «Работа Ассоциации – понимание времени!»

25 февраля в бизнес-центре «Аэростар» состоялось отчетно-выборное собрание Ассоциации.

С докладом выступил председатель Правления ОНАДА Леонид Кошелев. Он отметил, что работа велась по утвержденной Программе, где ясно высвечены цели и задачи. В законотворчестве, организационной и международной деятельности достигнуты определенные успехи. Оценкой правильности курса Ассоциации стал рост ее рядов: количество компаний представляющих отрасль увеличилось.

В отчете Ревизионная комиссия отметила успехи административного блока Ассоциации.

Собрание назвало президентом Ассоциации Заслуженного военного летчика, Героя Советского Союза Валерия Очирова.

В состав Правления избраны: Е. Бахтин, А. Евдокимов, Н. Ивановский, Л. Кошелев (председатель Правления), А. Кудрявцев, А. Кулешов, М. Титов.

Председателем ревизионной комиссии стал Н. Кондратьев.

Члены Ассоциации утвердили Анну Сережкину на должность исполнительного директора.

По поручению Собрания, Правление, на ближайшем заседании, обсудит возможные изменения в Уставе Ассоциации.

Валерий Очиров обратил особое внимание на значение Первого Регионального Форума в Уфе, который пройдет 17 марта 2011 г.



При подготовке мероприятия Президент Ассоциации Валерий Очиров провел переговоры с Правительством Республики. Как отметил Валерий Николаевич, - «В Администрации проявили живой интерес к мероприятию, понимая, что развитие деловой авиации в регионе это новые современные технологии управления и новые рабочие места. Правительство Республики не только поддержало проведение Форума, а активно подключилось к его организации. Я уверен, что мероприятие прозвучит, будет полезным для развития отрасли и станет началом новых бизнес проектов».

«Этот Форум очень важен для нас», говорит Председатель Правления ОНАДА Леонид Кошелев. «С него начинается наш «поход» в регионы.

Ассоциация изучила возможности ряда республик, краев и областей России с точки зрения перспективы развития деловой авиации. Башкортостан - один из них. Мы считаем её потенциальным рынком расширения услуг деловой авиации. Уверены, что показ авиационной техники, выступления специалистов найдут отклик в бизнес-сообществе Республики. Для участия в Форуме Ассоциация пригласила экономистов-аналитиков, представителей финансовых структур, которые войдут в делегацию ОНАДА. Мы надеемся, что средства массовой информации и общественность и здесь станут нашими союзниками. Ждем в Уфе тех, кто заинтересован в развитии отрасли».

К участию в форуме приглашаются представители бизнеса и администрации – потребители услуг деловой авиации, представители авиационной отрасли и отрасли деловой авиации республики Башкортостан и соседних регионов, представители аэропортов и служб ОВД, представители федеральных, региональных и местных СМИ, общественность.

Программа форума включает в себя:

- демонстрацию образцов авиационной техники международными фирмами-производителями;
- пресс-конференцию «Деловая авиация и региональное развитие»;
- семинар-конференцию «Организационные формы эксплуатации делового самолета и развитие инфраструктуры гражданской авиации. Государственный контроль за безопасностью этого вида транспорта»;
- презентации фирм-производителей авиационной техники с возможными демонстрационными полетами ВС.

Таможня дает «добро»

На прошедшем 25 февраля заседании подкомиссии по таможенно-тарифному и нетарифному регулированию, защитным мерам во внешней торговле правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции под руководством первого заместителя главы правительства РФ Виктора Зубкова согласовала полное условное освобождение от таможенных платежей ввозимых на временной основе гражданских самолетов с количеством посадочных мест не более 19 человек, которые находятся в собственности иностранных лиц и используются в нерегулярных некоммерческих внутренних перевозках.

Теперь это решение должно быть рассмотрено на заседании комиссии Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана, говорится в сообщении пресс-службы российского правительства.

Как пояснил РБК руководитель аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, в данном случае речь идет о лизинговых иностранных самолетах, которые освобождаются от таможенных пошлин при ввозе в Россию, а по окончании срока лизинга возвращаются владельцу. По его словам, к таким самолетам относятся, в частности, большая часть самолетов Cessna, самолеты Beechcraft, Pilatus PC-12 (который, в частности, используется в авиатакси Dexter).

Сейчас большая часть российских владельцев таких ВС вынуждены регистрировать их за рубежом, чтобы избежать высоких таможенных платежей и трудностей с регистрацией. По данным Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА), количество таких самолетов составляет порядка 450 единиц.

Однако до сих пор использование судов с иностранной



регистрацией для внутренних перевозок было запрещено, поэтому российские владельцы могли использовать их в основном для международных полетов.

Как объяснил АТО.Ru председатель правления ОНАДА Леонид Кошелев, разрешения на внутренние некоммерческие перевозки Минтранс выдавал и ранее, однако, для этого владельцу ВС приходилось доказывать, что зарегистрированный за границей самолет принадлежит ему, и будет использоваться для перевозок внутри России в личных целях.

«Принятое решение позволяет снять ограничение на использование таких ВС в России и является временной мерой на пути гармонизации российского

таможенного режима в соответствии с мировой практикой», объяснил он. Одновременно ОНАДА выступает против разрешения иностранным самолетам осуществлять внутренние деловые чартеры (т.е. коммерческие перевозки), что по мнению ассоциации поставит в невыгодное положение национальных операторов деловой авиации.

Полностью гармонизировать таможенное законодательство в части деловой авиации можно будет после подписания Россией приложения С к Стамбульской конвенции о временном ввозе. В ОНАДА рассчитывают, что это может произойти в середине этого года.

По материалам АТО и РБК

Куда полетит Ближний Восток?

С момента начала финансового кризиса в 2008 г., Ближний Восток наряду с Азиатско-тихоокеанским регионом считался в среде авиационных экспертов одним из драйверов, который должен был если не вытащить мировую бизнес авиацию из финансовой пропасти, то хотя бы оказать ей существенную поддержку. И в самом деле, в 2009 году трафик бизнес джетов в этом регионе, несмотря на негативную мировую тенденцию неуклонно рос.

Но в начале 2011 года произошло то, что ни один политолог не мог предсказать. По ближневосточному арабскому миру прокатилась волна протестных выступлений против некоторых правящих режимов. Эта ситуация напомнила, то как начинался экономический кризис – тогда также основная масса финансистов не верила, что небольшие трудности в некоторых сферах экономики одной страны так разрушительно подействуют на всю мировую финансовую систему. Так и сейчас, поначалу небольшие протесты в Египте в итоге поставили «на колени» многих, казалось бы незыблемых, правителей арабского мира.

А как надо рассматривать влияние арабских революций на развитие в этом регионе бизнес авиации?

Из всех стран, где сейчас или в недавнем прошлом происходили беспорядки, наиболее перспективными с точки зрения бизнес-полетов были Египет, Иордания и Бахрейн. Но наиболее «пострадавшим» стал египетский режим Хосни Мубарака. С этой страны всё и начиналось. Сейчас ситуация в Египте потихоньку входит в нормальное русло. Но когда всё



было в самом разгаре, по словам очевидцев, в VIP-терминалах египетских аэропортов наблюдались очереди! Операторы бизнес авиации поначалу зафиксировали всплеск спроса на свои услуги. Несмотря на некоторые трудности с оформлением вылетов, так как иногда новые египетские чиновники не давали разрешение на вылет самолетов с египетскими пассажирами на борту, все традиционные пользователи деловой авиации покинули пределы этой неспокойной страны.

С тех пор наступила тишина.

И пока ситуация приходит в норму, дальнейшие перспективы египетской деловой авиации находятся под сомнением. С одной стороны предполагаемые

демократические перемены должны сделать страну более открытой для инвестиций, что должно способствовать притоку капитала и соответственно подъему бизнес активности. С другой стороны во время правления президента Хосни Мубарака основными потребителями услуг бизнес авиации были приближенные к власти семейства и кланы, которые сосредоточили в своих руках значительные богатства. А пришедшие к власти новые люди не будут поначалу вызывать народный гнев полетами на бизнес джетах. Да и денег у них пока не много. Также не стоит ждать особой бизнес-активности в этой стране, пока не станут понятны условия игры новых властей.

Причем такая же ситуация наблюдается во многих других арабских странах. Там, где сегодня идут протестные выступления, основными пользователями услуг бизнес авиации были представители правящих верхов. И как бы не повернулась ситуация в этих странах, не факт, что в ближайшем будущем деловые перевозки здесь будут оставаться на прежнем уровне.

А в более спокойных странах этого региона правящие верхи пытаются как-то предотвратить выступления своих подданных. Особенно после того, как власти США заморозили счета ливийского правителя Муамара Каддафи.

Эмиру Кувейта Сабах ас-Сабаху понадобилось всего десять миллиардов долларов, чтобы каждому, вплоть до новорожденных, подарить по три с половиной тысячи долларов. А также в два раза поднять зарплаты (прежде всего военным), увеличить пенсии, отменить плату за коммунальные услуги и преподнести еще массу приятных сюрпризов своим подданным. Их всего-то миллион. Эмиру даже не пришлось использовать свои личные средства. За последние 11 лет нефтяная монархия накопила 140 млрд. долларов бюджетного профицита.

Пошла по этому пути и Саудовская Аравия. Король Абдалла ибн Абдель Азиз выделил на предотвращение акций протеста 36 млрд. долларов. Сюда включено повышение зарплат на 15 процентов, помилование находящихся в заключении за неуплату налогов, финансовую поддержку студентам и безработным. В планах руководства страны -- еще более грандиозные траты. До 2014 года обещано вложить еще 400 млрд. долларов в образование, здравоохранение и развитие инфраструктуры.



Не исключено, что примеру Эль-Кувейта и Эр-Рияда последуют в Омане, Катаре и Арабских эмиратах.

Однако, несмотря на такое неоднозначное положение в регионе, операторы деловой авиации, работающие на Ближнем Востоке, не склонны драматизировать ситуацию. По началу, крупные международные перевозчики очень внимательно отслеживали развитие революционных настроений и выражали некоторое беспокойство по этому поводу, потому как неясно было, во что выльются эти протесты, и какие страны они затронут.

Но по мере того, как народные революции охватывали новые страны, стало понятно, что незавидная судьба ждет в первую очередь маргинальные правящие режимы. А в таких странах чартерными деловыми

полетами перемещаются не многие: здесь скорее всего потребности в частных перелетах удовлетворяются собственными самолетами правителей и их приближенных. И это не те страны, где делают свой бизнес деловые операторы.

А вот в «лакомых» странах региона, правители подсуетились и сняли народное напряжение щедрыми подарками. Отсюда и довольно оптимистичное отношение перевозчиков к нестабильности в регионе.

Однако так ли на самом деле всё безоблачно покажет время. Можно только сделать вывод, что как бы ни были глубоко просчитаны и проанализированы тенденции рынка, они в любой момент могут рухнуть под действием совершенно непредсказуемых обстоятельств.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 28 февраля по 6 марта 2011 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 28 февраля по 6 марта 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	23	27	19	11	17	15	20	63
Великобритания	29	17	34	16	5	80	77	179
Франция	17	34	41	28	15	28	77	77
Италия	10	4	26	10	1	6	29	72
Австрия	11	6	17	1	0	10	20	38
Швейцария	11	138	21	12	14	15	76	97
Россия	8	56	270	36	65	65	6	407

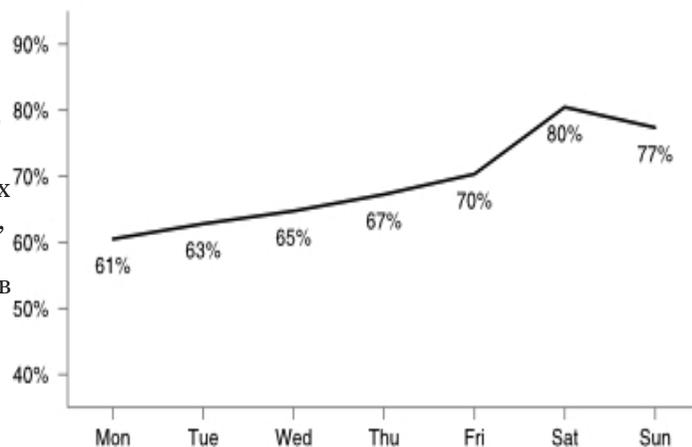
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 28 февраля по 6 марта 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	33	4	3	2	3	8	8	8
Великобритания	10	22	6	0	1	5	4	17
Франция	1	6	10	0	1	7	5	12
Италия	0	0	2	5	1	2	2	7
Австрия	2	1	0	1	4	1	7	8
Швейцария	6	6	5	2	4	8	4	23
Россия	1	2	1	2	1	3	1	18

Индекс наличия свободных самолетов

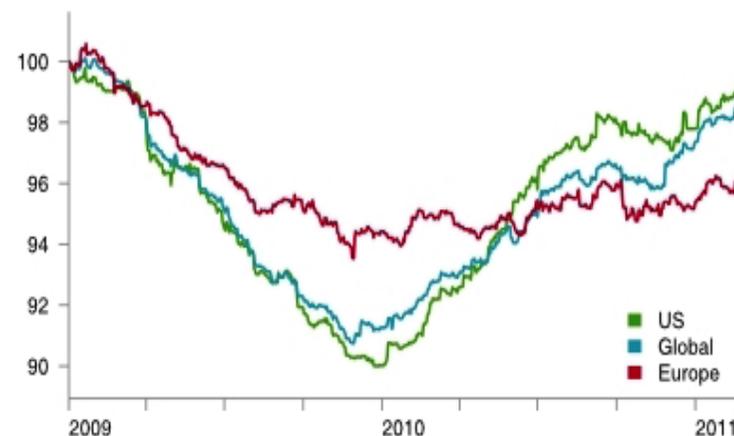
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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.

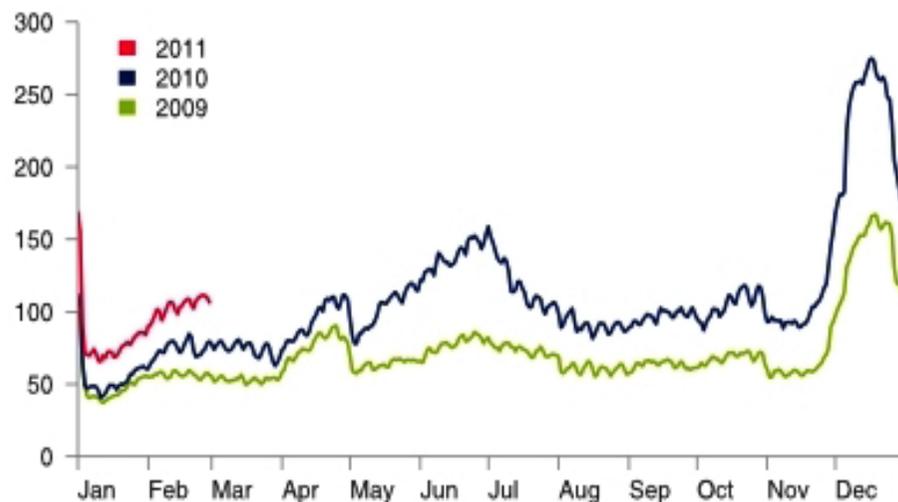


100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

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 € 11 291 950



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1549	€ 1518	€ 1508
Cessna Citation Excel	€ 2772	€ 2775	€ 2698
Bombardier Challenger 604	€ 4812	€ 4647	€ 4713

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

Стоимость рассчитана на основе 26 Cessna Citation Jet, 24 Cessna Citation Excel и 30 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	4
3	Ле Бурже, Париж	3
4	Женева	2
5	Кот Д'Азур, Ницца	7
6	Фарнборо, Лондон	14
7	Цюрих	10
8	Пулково, СПб	6
9	Шамбери, Экс-ле-Бен	5
10	Борисполь, Киев	11

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