



Всё внимание на этой неделе было приковано к событиям в Японии. Цепь событий, начавшаяся в прошлую пятницу катастрофическим природным катаклизмом, который нанес огромный ущерб экономике страны и забрал уже несколько тысяч жизней, продолжилась техногенной катастрофой. Одна из самых ужасных страшилок современного мира превращается в реальность. А в случае с Японией это в какой-то мере «символично». В 1945 году именно этот народ впервые «почувствовал» на себе «энергию ядра». А так как после Чернобыля мир очень настороженно относится к ядерной энергетике в плане последствий аварий на АЭС, то как только стала ухудшаться ситуация, сразу в дефиците оказались кроме билетов на рейсовые самолеты, направляющиеся за пределы терпящей бедствие страны, еще и бизнес джеты. Соответственно стоимость услуг бизнес авиации сразу выросла на 20-30%.

Мы с тревогой следим за ситуацией в Японии и желаем этой стране поскорей вернуться к нормальной жизни.

А в России на этой неделе прошло первое региональное мероприятие в сегменте деловой авиации. Для нашей страны это была довольно смелая задумка, так как основные потребители услуг этого сегмента гражданской авиации находятся в столице. Такая практика хорошо работает в США, где региональные мероприятия NBAA пользуются огромной популярностью. И в России регионы уже готовы принимать подобные мероприятия. Одним признаком этого можно считать также проведение Авиатранспортного Форума в Ульяновске в апреле этого года. Москве теперь придется бороться за внимание авиационного сообщества...



Wi-Fi вырубает приборы в самолетах

Компания Honeywell Avionics подтвердила, что в ходе испытаний дисплей одного из приборов, используемых пилотами, периодически мигал и выключался из-за помех, вызываемых Wi-Fi оборудованием

стр. 7



Япония эвакуируется

Тысячи людей отчаянно пытаются избежать усугубляющегося ядерного кризиса в Японии и наводняют операторов деловой авиации просьбами об эвакуационных рейсах.

стр. 9



Правильный путь

После двух лет снижения вторичного рынка бизнес-джетов в 2010 году наметился разворот. Проведение 1888 сделок в течение 2010 года позволило превысить на 16% результат 2009 г. и на 4,8% - 2008 года.

стр. 10



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: - 4,25%; индекс стоимости: +0,82%

В выпуске информация с 14 по 20 марта 2011 г.

стр. 12

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

В США будут жить по-новому

По оценкам экспертов Федеральной авиационной администрации (FAA) США, около трети авиапарка страны зарегистрировано с нарушениями.

Как правило, многие воздушные суда были проданы, а новые владельцы не подали заявку на перерегистрацию или начали регистрационный процесс, но не закончили, формально оставшись со старой регистрацией и тому подобное. Около 41000 летательных аппаратов не используется по прямому назначению, что также требует внесения корректив в государственный реестр.

Для исправления сложившейся ситуации FAA приняла новые правила регистрации воздушных судов. В течение трех лет государственные регистрационные знаки, начинающиеся с латинской буквы N, будут отменены для всех летательных аппаратов, зарегистрированных до 1 октября 2010 года. Это автоматически потребует перерегистрации практически всех воздушных судов после введения новых правил.

Будут установлены ограничительные сроки на период, в течение которого воздушное судно после перепродажи должно быть перерегистрировано (пока говорят о 6 месяцах). Регистрационные сертификаты будут выдаваться не за символическую плату \$5, как это было ранее – после одобрения Конгрессом США планируется значительное увеличение его стоимости.

Если собственник решит продлить срок действия сертификата до истечения 3-летнего периода, то ему будет достаточно написать заявление и внести означенную сумму. Собственники будут получать уведомление за 120 дней о необходимости перерегистрации, и, если через 30 дней после истечения срока судно не перерегистрировано, FAA отменит его регистрацию и выведет номер из реестра. Также Федеральная авиационная администрация

США (FAA) предложила ввести правило, согласно которому все выданные американскими властями пилотские лицензии должны содержать фотографию владельца сертификата. Если это предложение будет утверждено правительством, то пилотские документы, включая инструкторские лицензии, скоро всем придется обновить.

FAA планирует утвердить новое правило в течение нескольких ближайших месяцев. Предполагается, что срок действия новых пилотских удостоверений будет ограничен восемью годами. После истечения указанного срока будет необходимо получать новое. Для обновления документов пилотам отводится срок от 3 до 5 лет, в зависимости от типа лицензии. Стоимость лицензии нового образца составит \$22, что сопоставимо со стоимостью водительских прав в большинстве штатов страны.

По словам главы Министерства транспорта США Рэя Лахуда (Ray LaHood), это позволит увеличить безопасность эксплуатации авиационного транспорта и ограничит доступ посторонних лиц к несанкционированному управлению воздушными судами. Указанное предложение следует за предыдущими изменениями документов, согласно которым пилотские удостоверения изготавливаются из пластика, а также имеют защитную голограмму и чувствительный к ультрафиолетовым лучам слой для предотвращения подделки.

В настоящее время в США личность пилота удостоверяется при помощи содержащих фото идентификационных карт. Еще в 2004 году через сенат США прошел законопроект, предусматривающий введение пилотских документов, содержащих не только фото, но и электронные чипы с биометрическими данными, но только сейчас американские власти решили серьезно усовершенствовать удостоверения пилотов.




1-ый международный форум

Развитие аэропортов

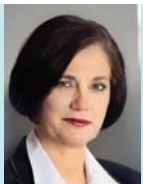
в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва

Среди докладчиков форума:



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 дирек тор
Международный
Аэропорт «Курумоч»,
Самара

Основные темы и сессии форума:

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

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

Airport

Avic Defense хочет строить бизнес джеты

AvicDefense, оборонно-промышленное подразделение китайской авиастроительной корпорации, проводит переговоры со всеми западными производителями бизнес-джетов в рамках подготовки к выходу на рынок корпоративной авиатехники.

По словам одного из руководителей отраслевых предприятий, прогресс китайских авиастроителей в самостоятельной разработке программ гражданских самолетов оказался скромным и небыстрым, в результате чего к руководству Avic Defense пришло понимание необходимости сотрудничества с западным производителем, обладающим достаточным опытом в этой области. Принятие соответствующего решения ускорилось в связи с планами разработки бизнес джета с большим салоном.

Однако перед западными производителями по-прежнему остро стоит вопрос защиты авторских прав. Более того, извечная дилемма: получить прибыль в краткосрочной перспективе, при этом вырастить себе конкурента, ограничивает свободу действий. Как известно, такие прецеденты с китайской стороной уже были, в частности в оборонной промышленности. Поэтому до сих пор западным кампаниям удавалось устоять перед искушением заключить подобный союз. Однако китайские самолетостроители проявляют настойчивость.

В декабре прошла информация о том, что французская Dassault ведет переговоры с представителями китайской стороны. Перед Avic Defense, созданной в 2009 году посредством слияния оборонно-промышленных предприятий и профильных НИИ, поставлена задача применения



экспертизы в области военного авиастроения к разработке программы бизнес джета. Поэтому Dassault, обладающий подобным опытом, является для Китая самым желанным кандидатом. С китайской стороны участником совместного предприятия готов выступить завод в г. Чэнду, специализирующийся на производстве истребителей J-10 и J-20.

Однако совместные предприятия – не единственный способ получить доступ к экспертизе в области гражданской авиации. Начиная с 2009 года, различные подразделения Avic, пользуясь имеющимися в избытке недорогими финансовыми ресурсами, контролируемые государством, скупают активы западных компаний, обладающих требуемым производственным и конструкторским ноу-хау. Недавно этот список пополнился производителем самолетов Cirrus.

Источник: АТО (по материалам AVIATION WEEK) 

Robinson думает о комфорте

Robinson Helicopter начинает поставки нового газотурбинного вертолета R66, оборудованного кондиционером. Простая и легкая система кондиционирования сможет обеспечить температурный комфорт и снижение влажности во всем пятиместном салоне.

В кабине вертолета над каждым местом расположены отверстия воздухопроводов системы кондиционирования. Сам кондиционер имеет массу 19 кг и мощность охлаждения 17000 BTU/hr, и в нем используется новейший автомобильный хладагент. Испаритель и вентилятор установлены под центральным задним сиденьем, что позволило сохранить под остальными четырьмя сиденьями багажные отделения.

Система кондиционирования управляется только при помощи регулятора скорости вентилятора (низкие или высокие обороты), при этом вся система во время работы отбирает от силовой установки вертолета примерно три лошадиные силы.

Для минимизации потерь мощности во время работы системы, компрессор начинает работать только тогда, когда включается вентилятор и автоматически отключается в случае начала авторотации, что бы обеспечить максимальную производительность несущего винта.

Стоимость R66 с кондиционером вырастет на \$ 23000 долларов США.



Интересное предложение

В аэропортах Египта с этой недели вводятся дополнительные меры для стимулирования въезда иностранных граждан, сообщил агентству Интерфакс 14 марта 2011 новый министр по туризму страны Мунир Фахри Абдель Нур.

По его словам, меры распространяются на 7 аэропортов страны.

“Среди них – 5 аэропортов в туристических и курортных зонах Луксор, Асуан, Таба, Шарм-эль-Шейх, Хургада, - сказал М.Абдель Нур. – Меры предусматривают снижение на 50% аэропортовых сборов, которые взимаются за посадку и стоянку самолетов, а также частично – пассажирских сборов”. Как сказал министр, эти меры должны “подстегнуть” иностранный туристический поток.

“К нам уже едут туристы из Италии, Франции, Германии, однако ни европейский, ни российский потоки пока не достигли обычного для этого времени года уровня”, - заметил М.Абдель Нур.

Этот шаг также должен дать сигнал мировому бизнесу о том, что новые власти стараются создать благоприятные условия не только для туристов, но и для возрождения бизнес активности.

Во время политической нестабильности и массовых беспорядков в конце января 2011 г. в Египте резко увеличилось количество иностранцев, временно или постоянно проживающих в Египте, которые срочно покинули пределы государства.

Снижение аэропортовых сборов может стать первым шагом по восстановлению доверия иностранных государств к новому правительству Египта.



Московская прописка

Global Jet Concept пополнила флот самолетом Falcon 7X, который будет базироваться во Внуково-3.

В марте крупнейший европейский игрок на рынке бизнес авиации компания Global Jet Concept пополнил флот самолетом Falcon 7X. В настоящее время компания располагает парком в 60 самолетов, более половины из которых базируются в России. Новый самолет уже доступен клиентам для выполнения коммерческих рейсов.

«Будучи настоящим межконтинентальным бизнес джетом, Falcon 7X представляет собой самолет с самой большой дальностью полета среди семейства Falcon. Он являет собой воплощение элегантности, красоты, простора, комфорта и безопасности, которую обеспечивают три двигателя».

Возможность полета на большие расстояния учтены и внутри самолета: сохраняя солидную высоту и ширину семейства Falcon, салон стал длиннее. Это означает, что теперь в нем больше пространства, чтобы расположиться для работы и отдыха, расслабиться в мягкой тишине, позабыв о коммерческих авиалиниях и погоде. Новая система регулирования микроклимата и усовершенствованная акустика являются новым видением удобства и комфорта пассажиров компанией Dassault.

Компания Global Jet является одним из европейских лидеров в сфере бизнес авиации. В менеджменте компании более 60 самолетов, половина из которых имеют коммерческую регистрацию и выполняют чартерные перевозки. Global Jet обладает солидным опытом в управлении большим флотом разных типов самолетов от Airbus A 318 Elite, Global Express XRS и Falcon 7X до Learjet 45XR, обеспечивая клиентов исключительным сервисом.



Шанхай примет бизнес джеты

С 13 по 15 апреля в Shanghai Hongqiao Airport Business Aviation Center пройдет очередная выставка деловой авиации Shanghai International Business Aviation Show (SIBAS). На выставочной площади в 44000 кв.м. будут представлены образцы техники ведущих производителей (ожидается более 30 воздушных судов). С презентациями выступят представители аэропортов, компаний, работающих в сегменте авиационных интерьеров, обучения авиационного персонала и разработок в области навигационных систем, а также двигателестроения. По прогнозам организаторов в работе форума примут участие представители 150 компаний, а всего выставку посетят более 5000 специалистов, включая потенциальных покупателей, правительственных чиновников, предпринимателей и экспертов.

Нынешнее мероприятие организовано Министерством Науки и Технологий Китая. По мнению организаторов, выставка наглядно продемонстрирует возможности инфраструктуры деловой авиации в Азиатском регионе и в частности в Китае.

Особое внимание во время проведения мероприятия организаторы обещают уделить вопросам безопасности.

Во время работы SIBAS 2011 будут организованы конференции и тренинги, на которых будут рассмотрены вопросы, касающиеся управления и безопасности полетов, а также техническому обслуживанию бизнес джетов. В рамках выставки, 12 апреля, пройдут соревнования по гольфу SIBAS Golf Tournament.



За рекордом последует спад

Французский производитель самолетов Dassault Aviation сегодня 17 марта 2011 отчитался за 2010 год. В итоге производитель поставил заказчикам рекордное количество бизнес джетов Falcon – 95 самолетов (в 2009 было поставлено 77 бизнес джетов). А в поставках военной продукции, по сравнению с 2009 годом, наблюдался регресс – военные заказчики в 2010 году получили 11 истребителей Rafale, против 14-и самолетов годом ранее.

Финансовые показатели Dassault Aviation в 2010 г. выглядят также хорошо, так как основную долю в доходы компании вносит производство деловых самолетов. Компания в 2010 году получила общий доход на 22% больше, чем в предыдущем году, и он составил 4,187 млрд. евро. Операционная прибыль увеличилась на 39% до 591 млн. евро, а чистая прибыль – на 23% до 395 млн. евро. Чистые продажи бизнес джетов Falcon выросли на 32% и составили 3,228 млрд. евро.

И хотя темп отмен заказов на бизнес джеты Falcon по сравнению с 2009 годом (-163 самолета) снизился, в прошлом году общий баланс портфеля заказов всё равно был отрицательным (-9 самолетов). Но в итоге объем портфеля заказов на бизнес джеты Falcon в денежном выражении на конец 2010 года составил 474 млн. евро (в 2009 году этот показатель составил – (минус) 3,851 млрд. евро). Положительный баланс заказов в денежном выражении стал возможен благодаря хорошему кросс курсу евро/доллар США. 2009 год был для Dassault Falcon в плане заказов очень тяжелым: в том году 98 заказчиков отменили свои заказы и еще от 65-и самолетов отказался NetJets (хотя уже в 2011 это долевой оператор заказал 120 бизнес джетов Global от Bombardier).

Выступая на ежегодной пресс-конференции по

поводу годового отчета Dassault Aviation Шарль Эдельстен (Charles Edelstenne) сказал, что компания прекратила производство двух моделей бизнес джетов, которые плохо продавались – Falcon 2000DX и 900DX. Поэтому сейчас в производстве остались модель Falcon 2000LX, Falcon 900LX и Falcon 7X.

Однако, несмотря на хорошие результаты в 2010 году, французский производитель довольно пессимистично смотрит на перспективы 2011 года. Dassault предупреждает, что продажи в нынешнем году будут значительно ниже 2010 года, они могут составить порядка 77 бизнес джетов. Также компания пока не видит в краткосрочной перспективе факторов, которые помогут восстановлению рынка бизнес джетов.

Однако осторожные оценки спроса бизнес джетов контрастируют с оптимистичными сигналами с Asian Aerospace, на котором топ менеджеры производителей предсказывали резкий рост спроса как минимум в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Кстати, на этой выставке Falcon 7X признали лучшим самолетом в Азии.

Вехи Dassault Falcon в 2010 году:

- Поставка сотого Falcon 7X, а также первые поставки этого самолета в Индию и Китай;
- Сертификация системы автоматического торможения FALCON 2000LX и допуск его в аэропорт Лондон-Сити;
- Сертификация и первые поставки FALCON 900LX;
- Работы над перспективными проектами – над суперсредним джетом Falcon SMS и новой кабиной экипажа EASY II.

Gulfstream продает 5 джетов в Китае

Во время прошедшей на прошлой неделе выставке деловой авиации в Гонконге компания Gulfstream Aerospace Corp подписала с компанией Hainan Airlines Group договор купли-продажи одного крупногабаритного реактивного самолета для бизнеса с большой дальностью полета G450 и четырех крупногабаритных самолетов сверхбольшой дальности полета G550. Самолеты будут эксплуатироваться дочерним оператором компании Hainan Airlines, компанией Deer Jet, и будут введены в эксплуатацию в 2012 году.

Компания Deer Jet базируется в Пекине, владеет и управляет в общей сложности более чем 20 самолетами Gulfstream, что делает ее самым крупным оператором бизнес джетов Gulfstream в Китае и одним из самых крупных операторов в мире. В 2006 году компания Deer Jet была первой компанией, которая ввела в эксплуатацию самолеты компании Gulfstream в Китае, и помогла Gulfstream стать ведущим брендом бизнес джетов в Китае.

Президент компании Gulfstream Джо Ломбардо комментирует крепкие взаимоотношения между двумя компаниями и подтвердил отличную поддержку клиентов компании, которой славится Gulfstream.

“Мы рады этой новой фазе наших взаимоотношений”, - отмечает Ломбардо, - “и с нетерпением ожидаем их расширения и углубления в будущем”.

Крупногабаритные самолеты компании Gulfstream, включая модели G450 и G550, являются самыми популярными самолетами в Китае.



Ульяновск тянет авиационное одеяло на себя

В нашей стране традиционно центром разнообразных авиационных мероприятий становится Москва и Санкт-Петербург. Здесь проходят все значимые выставки, семинары и конференции по этой тематике. До настоящего времени такой подход выставочных операторов был закономерен. И попытки проводить авиационные выставки всероссийского и международного масштаба, конечно, предпринимались, но особого успеха у участников рынка не имели. Но в последнее время наблюдается тенденция всё большее внимание уделять регионам.

В русле этой тенденции находится проведение 17 марта в Уфе Регионального Форума Деловой Авиации и 22-23 апреля в Ульяновске Первого Международного авиатранспортного форума.

Ульяновский форум должен стать дискуссионной площадкой федерального уровня для обсуждения ключевых вопросов формирования стратегии и тактики развития авиационного транспорта — важнейшей составляющей транспортной отрасли России. Хотя подобные мероприятия с завидной периодичностью проводятся в Москве, это мероприятие должно помочь взглянуть на гражданскую авиаотрасль со стороны регионов.

Именно консолидация усилий федеральной и местной власти при содействии специалистов и бизнесменов, должна создать механизм для оперативного решения вопросов в гражданской авиации. Особое внимание на Форуме будет уделено таким инновационным для России проектам, как Особая портовая экономическая зона, действующая в Ульяновске на территории аэропорта «Восточный».



В деловой программе Форума параллельно с Конгрессом будет работать тематическая выставка «Инновации в авиации», на которой крупнейшие российские и зарубежные компании представят среди прочего новые перспективные технологии в авиастроении, компьютерные технологии, конверсионные высокие технологии, профессиональное обучение, информационные технологии, нанотехнологии и т.д.

Составной частью Форума станет тематическая выставка, на которой будут представлены авиационные технологии и материалы, бортовое и наземное оборудование для летательных аппаратов, конверсионные высокие технологии, техника для аэропортов, профессиональное обучение, системы навигации, системы связи и управления полетом и многое другое. На внешней площадке гости смогут увидеть самолеты российских и зарубежных производителей: Ан-124, Ил-76, Boeing, Diamond, Як-18, Ту-204СМ и другие.

На Форуме также ждут известного голливудского актера Джона Траволта. Он собирается посетить мероприятие по приглашению Губернатора Ульяновской области Сергея Морозова и своего личного летного инструктора — известного американского летчика Кента Юинга.

Не секрет, что Джон Траволта является большим поклонником авиации и часто называет самолеты своей самой большой любовью. Актер имеет сертификат Федерального авиационного агентства США и несколько тысяч часов налета.

Свой первый самолет он купил в 1974 году. В настоящее время Траволта владеет пятью летательными аппаратами, в том числе четырехмоторным авиалайнером Boeing 707-138. Машина носит имя «Джетт-Элла» в честь сына и дочери. Ожидается, что в Ульяновск актер прибудет за штурвалом этого самолета. Кроме того, Траволта — обладатель собственного аэропорта Грейстоун и самой длинной в США частной взлетно-посадочной полосой и рулежной дорожкой, ведущей прямо к двери его дома.

— Я заболел самолетами, когда мне было 5 лет. У меня была коллекция расписаний авиарейсов. Свой первый самолет я купил на театральный гонорар в 2,5 тысячи долларов. Отремонтировал его и был счастлив. Это непередаваемое ощущение, когда ты сидишь за штурвалом самолета. Эмоций сильнее я не испытывал никогда. Мне кажется, что даже когда я не смогу играть, я все равно останусь пилотом. Я не могу до конца точно сказать что мне нравится больше — играючи летать или играть взлетая, — признается Джон Траволта.

По материалам КП и пресс службы Форума



Wi-Fi вырубает приборы в самолетах

Один из производителей авиационного оборудования - компания Honeywell Avionics - подтвердил, что в ходе испытаний дисплей одного из приборов, используемых пилотами, периодически мигал и выключался из-за помех, вызываемых Wi-Fi оборудованием, сообщает FlightGlobal.

“Периодическое выключение Phase 3 Display Unit было подтверждено в ходе радиоэлектронных испытаний систем связи (в том числе и Wi-Fi) на борту самолетов Боинг-737 нового поколения”, – рассказал представитель компании Boeing изданию ZDNet Australia. Компания временно заморозила развертывание Wi-Fi сетей на своих самолетах до устранения неполадок компанией Honeywell.

Авиационные инженеры оказались удивлены неполадками оборудования, отметив, что уровень сигнала, используемый в потребительских Wi-Fi передатчиках, слишком низкий, чтобы помешать работе авиационного оборудования, и на практике они никогда не сталкивались со сбоями в работе аналогичных приборов.



Phase 3 Display Unit давно устанавливается в самолетах компании Боинг 737 и 777, однако представители Honeywell Avionics поспешили заметить, что никакой опасности для полетов обнаруженная проблема не составляет – дисплей восстанавливал свою работу в положенное по нормам время. В любом случае, компания обязуется исправить проблему в самом ближайшем будущем.

В то время как на рейсах большинства отечественных авиакомпаний во время полета не разрешается пользоваться радиооборудованием, в том числе и компьютерами с включенными беспроводными модулями, американские авиакомпании сами активно внедряют точки Wi-Fi доступа в Интернет, и как поспешили заметить их представители, пилоты никогда не сталкивались с влиянием Wi-Fi на работу электроники самолета.

С другой стороны, если открытие Honeywell приведет к ужесточению насчет использования Wi-Fi в воздухе, многие борцы за чистоту эфира будут только рады. Ведь по мнению ученых, Wi-Fi может создавать сбой в работе не только приборов, но и человеческого организма. СМИ уже не раз писали об исследованиях, которые доказали, например, связь между Wi-Fi и плохим поведением подростков.

Новые беспроводные технологии уже не первый раз засвечиваются в негативном влиянии на навигационное и приборное оборудование воздушных судов. Так, недавно стало известно, что вспомогательные наземные станции беспроводной сети LTE, которую развертывает на территории США компания LightSquared, нарушают работу навигаторов GPS.



“АЭРОЛИМУЗИН” представил в Уфе Hawker-125-700 и новую услугу

Авиакомпания Аэролимузин работает на Российском рынке с 2005 г., обладает Российским Сертификатом Эксплуатанта и специализируется на коммерческой и некоммерческой эксплуатации воздушных судов Деловой авиации. Авиакомпания входящую в группу компаний АВКОМ.

В настоящее время Аэролимузин базируется в столичном аэропорту Домодедово, эксплуатирует на коммерческой основе 5 самолетов и осуществляет менеджмент еще 3-х джетов иностранной регистрации. В эксплуатационной деятельности мы опираемся на поддержку инженерно-авиационного центра АВКОМ-Д.

На статической линейке во время Регионального Форума Деловой Авиации представлен один из самолетов «Аэролимузина» Hawker-125-700, так называемая “рабочая лошадка” бизнес-авиации, способный перевозить 8 пассажиров с максимальной скоростью 815 км/час на расстояния до 4,200км. Пилотажно-навигационное оборудование этого ВС позволяет выполнять полеты без ограничений, по всему миру в метеоусловиях по II-й категории ИКАО.

Hawker-125-700 является единственным бизнес джетом иностранного производства, все формы технического обслуживания и ремонта сертифицировано производятся в РФ, что позволяет до 50% сократить эксплуатационные расходы на эти цели по сравнению с другими импортными ВС. Ценовая доступность приобретения или аренды такого ВС вполне очевидна и мы ждем заинтересованных лиц на самолете для обсуждения возможного сотрудничества.

Авиакомпания «Аэролимузин» предлагает на рынке деловой авиации новое, совершенно уникальное предложение по аренде самолетов бизнес-авиации,



аналогичное столь привычной для всех услуге аренды автомобилей. Клиент арендует ВС с экипажем на определенный срок, в течение которого он самостоятельно, разумеется в рамках технических возможностей ВС, определяет маршруты и расписание полетов. Клиент самостоятельно и без посреднических “накруток” оплачивает аэропортовые счета за обслуживание и заправку, что позволяет ему экономить до 20% затрат на выполнение полетов, и, в конечном счете, тратить на использование бизнес-самолетов такие же средства, как и на полеты бизнес-классом регулярных авиакомпаний. Как нам представляется, такое предложение может быть очень интересно для региональных предприятий, сталкивающихся с острой необходимостью внутри- и межрегиональных полетов вне расписания по доступным ценам.

Небольшой пример использования бизнес-джета в таком качестве:

Предположим, что 4-м руководителям предприятий Уфы необходимо прибыть в Екатеринбург для однодневного производственного совещания. Если использовать регулярные а/к: полет в Екатеринбург (только через Москву) в бизнес-классе: туда 4 x 60 тыс. руб. = 240 тыс. руб.; обратно 4 x 60 тыс. руб. = 240 тыс. руб.; гостиница в Москве: туда 4 x 5 тыс. руб. = 20 тыс. руб.; обратно: 4 x 5 тыс. руб. = 20 тыс. руб.; Всего: 520 тыс. рублей, отсутствие на работе - 5 дней.

Для сравнения: Полет на Hawker-700 Уфа-Кольцово-Уфа: чартерная цена: 180 тыс. рублей; на условиях аренды: 80 тыс. руб. (аренда) + 19 тыс. руб. (аэропортовые расходы и топливо) = 99 тыс.рублей. Отсутствие на работе - 1 день.

Поездка на автомобиле по этому же маршруту крайне утомительна, занимает не менее 8-9 часов и затруднена в зимнее время.

Япония эвакуируется

Тысячи людей отчаянно пытаются избежать усугубляющегося ядерного кризиса в Японии и наводняют операторов деловой авиации просьбами об эвакуационных рейсах. Такая нервная обстановка уже увеличила стоимость услуг как минимум на четверть, сообщает Reuters.

После того, как в столице Японии во вторник вырос уровень радиации, некоторые транснациональные корпорации стали эвакуировать свой иностранный персонал из Токио и прилегающих районов.

Сотрудники корпораций уже до этого переводились в Гонконг, Тайвань, Южную Корею и в еще более отдаленные регионы, такие как Австралия и Соединенные Штаты, после того как начались перебои в подаче электроэнергии и нехватка предметов первой необходимости.

По словам исполнительного директора Hong Kong Jet,



дочерней компании HNA Group, Джеки Ву, во вторник 15 марта был заказан рейс для 14 человек из Токио в Гонконг, который обычно имеет продолжительность 5 часов 5 минут. Причем заказчиков не волновала цена рейса, а стоимость была увеличена на 26% до более чем \$ 160 тысяч, сказал г-н Ву. “А еще вчера мы сделали чартерный рейс из Токио в Австралию в одну сторону при том, что стоимость его составила \$ 265000, что на 20% больше обычного”.

Однако нехватка авиационного топлива и сложности с получением слотов в японских аэропортах сильно усложняют и увеличивают стоимость организации бизнес чартеров.

Майк Уолш, генеральный директор компании Asia Jet, сказал, что они организовали три рейса из Токио в Гонконг рано утром в среду. “В настоящее время эта тенденция быстро нарастает из-за ухудшившейся со вчерашнего вечера ситуации. Все больше людей беспокоятся и хотят эвакуироваться из Токио”, сообщил г-н Уолш агентству Reuters. “К нам обратились более 1000 человек, которые хотели бы эвакуироваться из Токио в среду утром”.

Компания имеет пять самолетов A330 в режиме ожидания, которые сегодня покинули Гонконг, добавил он. Airbus A330 может перевезти почти 300 человек.

Гонконгский оператор бизнес-авиации Metrojet сообщил агентству, что сейчас со своей стороны он обеспечил доступ для чартера к 28 самолетам, в том числе есть два самолета Gulfstream G200, которые могут взять на борт по 10 пассажиров. Компания предлагает G200 по стоимости \$ 5900 в час плюс аэропортовые и другие сборы.



Британский чартерный брокер Air Partner рассказал, что это бедствие в Японии стало вторым событием после политического кризиса на Ближнем Востоке, которое привело к резкому увеличению спроса. Компания Air Partner в последнем случае эвакуировала более 12 тысяч человек из этих регионов с конца января.

По словам г-на Уолша из Asia Jet, основная доля клиентов, заказывающих сейчас эвакуационные рейсы – это крупные корпорации и некоторые неправительственные организации. “Мы здесь, чтобы им помочь, и попробуем сделать все возможное, чтобы удовлетворить всех. Но на самом деле все происходит в порядке живой очереди, и если кто-то еще готов воспользоваться нашими услугами, то мы будем стараться вывезти всех”.

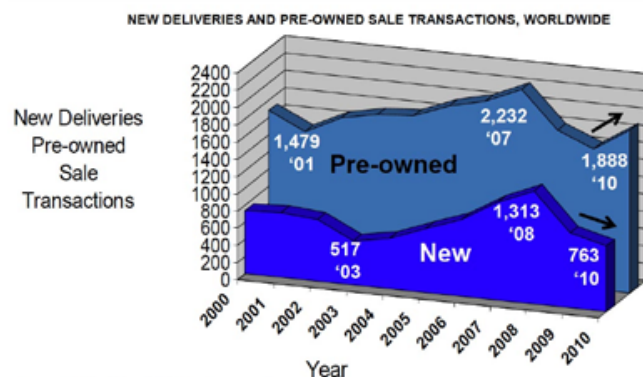
Правильный путь

После двух лет снижения вторичного рынка бизнес-джетов в 2010 году наметился разворот. Проведение 1888 сделок в течение 2010 года позволило превзойти на 16% результат 2009 г. и на 4,8% - 2008 года.

Однако рынок новых деловых самолетов в прошлом году чувствовал себя не очень хорошо. Поставки новых бизнес-джетов снизились на 12,3% (до 763 единиц) по сравнению с 870 самолетами в 2009 году. Аналитики предполагают, что в 2011 году можно ожидать коррекции этой тенденции при условии ожидаемых положительных изменений мировых экономических условий.

Рынок поддержанных бизнес-джетов показывал устойчивый рост сделок купли-продажи в период с 2001 года (1479 операций) до 2007 год (2232 операций), после чего в течение двух лет наблюдался спад. Однако динамика поставок новых бизнес-джетов обычно отстает от вторичного рынка на год. В 2003 году было поставлено 517 новых самолетов его год рекордные в 2008 году с поставки 1313, после двух

New and Pre-owned Business Jet Delivery Cycles are different...



Source: GAMA - New, JETNET - Pre-owned
Presentation and Analysis by Chase & Associates

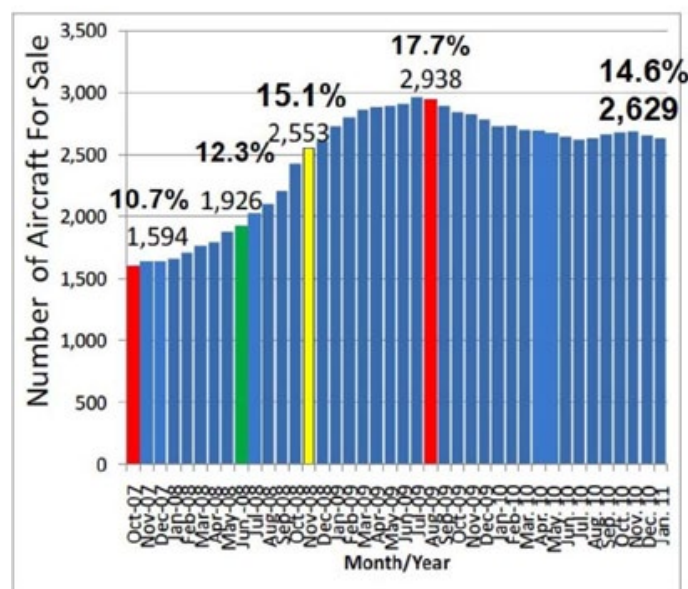
Worldwide Trends				
January	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
% For Sale 2011	14.6%	10.7%	7.0%	7.1%
% For Sale 2010	15.9%	11.1%	6.9%	7.1%
Change - % For Sale	(-1.3) pts	(-0.4) pt	.1 pt	N.C.
January 2011 vs. January 2010				
% Change - Sale Transactions	1.6%	-15.9%	-46.6%	-38.8%
Change - Avg. Days on Market	91	(-78)	(-3)	30
% Change - Avg. Asking Prices	-16.9%	-23.8%	-29.3%	-5.3%

лет снижения в 2009 и 2010 годах.

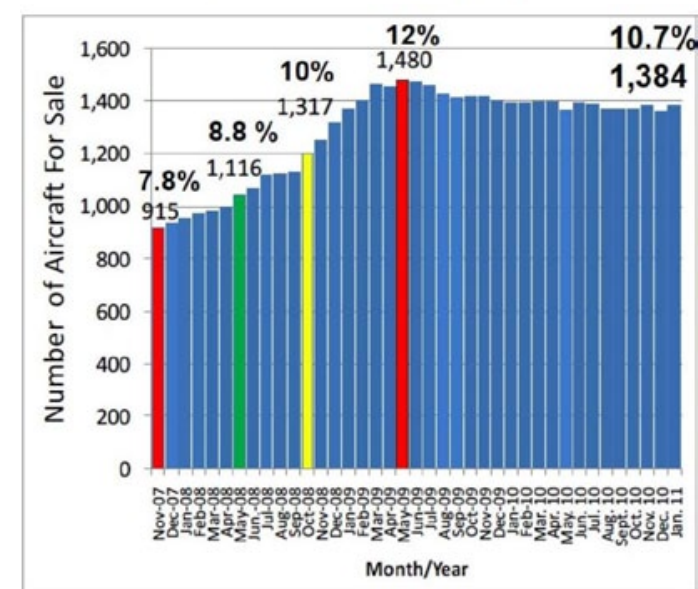
Тем не менее, аналитики JetNet ожидают резкого восстановления рынка в 2012 году, в первую очередь вследствие роста международной экономики.

Вторичный рынок бизнес-джетов показал за прошедший год (с января 2010 по январь 2011) наибольшее изменение (на 1,3 пункта), с 15,9% до 14,6% выставленных на продажу самолетов от общего действующего парка. В то же время рынок поддержанных газотурбинных и поршневых вертолетов остался неизменным в январе 2011 года по сравнению с тем же периодом в 2010 году. Количество сделок в сегменте деловых реактивных самолетов увеличилось на 1,6% в январе 2011 года по сравнению с январем 2010 года. Однако в сегментах турбовинтовых самолетов и во всех категориях вертолетов наблюдается двузначное снижение операций продаж в январе 2011 года против января 2010 года, что способствует

Business Jets



Business Turboprop



продолжение

Pre-owned Business Jets				
Fleet – For Sale	January			
	2011	2010	Change	%
In Operation	17,975	17,180	795	4.6%
For Sale	2,629	2,725	-96	-3.5%
% For Sale	14.6%	15.9%	(-1.3) pts	
Fleet – Full Sale Transactions (Sold)	January			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	126	124	2	1.6%
Average Days on Market	399	308	91	29.5%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$2.962	\$3.564	-\$0.602	-16.9%

дальнейшему снижению цены предложения. Во всех категориях воздушных судов на вторичном рынке за прошедший год наблюдалось значительное снижение средней запрашиваемой цены, начиная от небольшого снижения в -5,3% на рынке поршневых вертолетов, до уже значительного снижения среди бизнес-джетов (-16,9%), турбовинтовых самолетов (-23,8%) и газотурбинных вертолетов (-29,3%).

Количество выставленных на продажу деловых реактивных самолетов в январе 2011 г. достигло локального минимума - 2629 самолетов или 14,6% от общего парка, несколько превысив показатели декабря 2009 года, когда продавалось 2650 самолетов или 14,8% от парка. Такая же картина наблюдается в

Pre-owned Business Jets				
Fleet – For Sale	January			
	2011	2010	Change	%
In Operation	17,975	17,180	795	4.6%
For Sale	2,629	2,725	-96	-3.5%
% For Sale	14.6%	15.9%	(-1.3) pts	
Fleet – Full Sale Transactions (Sold)	January			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	126	124	2	1.6%
Average Days on Market	399	308	91	29.5%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$2.962	\$3.564	-\$0.602	-16.9%

сегменте турбовинтовых самолетов, только здесь продается около 1400 самолетов. Из этого можно сделать вывод, что пока мы продолжаем наблюдать высокий уровень запасов на вторичном рынке и по-прежнему находимся в рынке покупателя. Перелом наступит тогда, когда на продажу будет выставлено не более 10% от общего парка самолетов.

Оборачиваемость запасов выражается в месяцах, то есть периодом необходимым, чтобы продать все самолеты на вторичном рынке на основе текущего показателя количества сделок купли-продажи. Соответственно, увеличение этого показателя с течением времени характеризует отрицательную динамику рынка. Текущий оборот запасов в категории бизнес-джетов составляет 21,3 месяца, тогда как в январе 2010 года этот показатель был 21,5 месяца. Для турбовинтовых самолетов текущая оборачиваемость запасов составила 20,1 месяца увеличившись на 2,7 месяца по сравнению с январем 2010 года.

Процент выставленных на продажу подержанных газотурбинных вертолетов в январе 2011 года составил 7,0%, что так же как и на вторичном рынке самолетов

является показателем рынка покупателя, и немного увеличился по сравнению с январем 2009 года (6,9%). Граница рынка покупателя в сегменте вертолетов начинается с 5% от общего парка. Количество сделок среди газотурбинных вертолетов по сравнению с январем 2010 года уменьшилось на 46,6%. Среднее время экспозиции по сравнению с прошлым годом осталось на прежнем уровне и

Pre-owned Business Turboprops				
Fleet - For Sale	January			
	2011	2010	Change	%
In Operation	12,903	12,563	340	2.7%
For Sale	1,384	1,393	-9	-0.6%
% For Sale	10.7%	11.1%	(-0.4) pt	
Fleet - Full Sale Transactions (Sold)	January			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	69	82	-13	-15.9%
Average Days on Market	258	336	-78	-23.2%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.044	\$1.370	-\$0.326	-23.8%

составило 340 дней. Однако, средняя запрашиваемая цена в январе 2011 года упала на 29,3% по сравнению с январем 2010 года.

Количество поршневых вертолетов, выставленных на продажу в январе 2011 года, составило 637 машин или почти половину количества газотурбинных вертолетов. Это составило 7,1% от общего парка (рынок покупателя) и осталось на прежнем уровне по сравнению с январем 2010 года.

Несмотря на некоторые отрицательные моменты в нынешнем состоянии вторичного рынка, эксперты JetNet считают, что эти рынки находятся на правильном пути, и это является хорошей новостью.



Pre-owned Business Turboprops				
Fleet - For Sale	January			
	2011	2010	Change	%
In Operation	12,903	12,563	340	2.7%
For Sale	1,384	1,393	-9	-0.6%
% For Sale	10.7%	11.1%	(-0.4) pt	
Fleet - Full Sale Transactions (Sold)	January			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	69	82	-13	-15.9%
Average Days on Market	258	336	-78	-23.2%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.044	\$1.370	-\$0.326	-23.8%

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 14 по 20 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 европейские маршруты

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 14 по 20 марта 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	38	31	17	6	3	18	62	74
Великобритания	23	67	99	48	5	49	47	175
Франция	38	77	71	11	7	28	248	181
Италия	9	58	18	18	2	18	119	95
Австрия	4	1	7	2	4	3	9	42
Швейцария	31	30	27	16	7	10	80	137
Россия	36	48	172	16	15	80	0	230

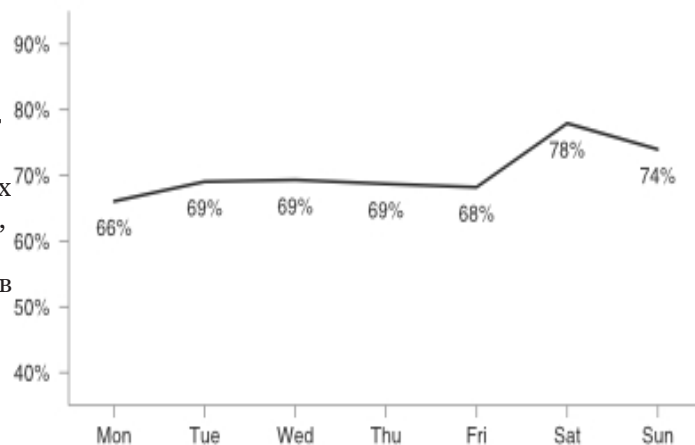
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 14 по 20 марта 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	31	0	5	2	1	4	8	12
Великобритания	1	35	12	3	0	7	0	11
Франция	1	10	7	1	0	6	6	12
Италия	0	1	0	3	0	4	1	1
Австрия	1	0	2	0	2	2	0	9
Швейцария	5	8	7	5	3	4	0	12
Россия	6	0	6	0	5	3	0	10

Индекс наличия свободных самолетов

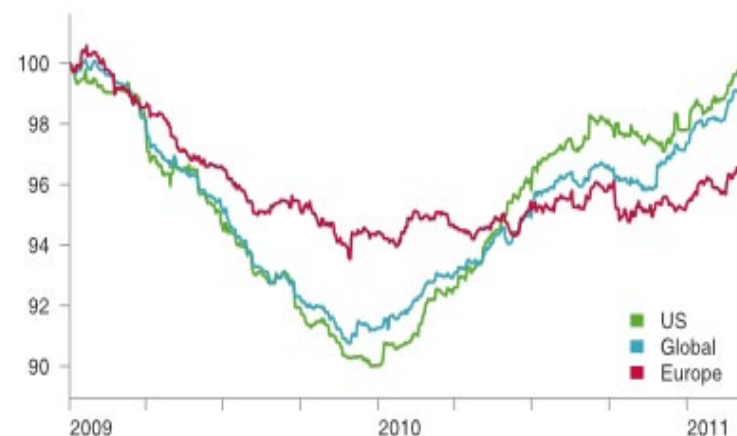
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1542	€ 1525	€ 1508
Cessna Citation Excel	€ 2735	€ 2743	€ 2691
Bombardier Challenger 604	€ 4796	€ 4660	€ 4699

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 25 Cessna Citation Jet, 24 Cessna Citation Excel и 30 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ле Бурже - Женева	45
2	Лутон - Пальма-де-Майорка	44
3	Леон - Ньюкасл	39
4	Фарнборо - Женева	38
5	Женева - Лутон	37
6	Шамбери - Лутон	33
7	Самедан - Лутон	32
8	Лутон - Шамбери	31
9	Лутон - Канны	31
10	Ле Бурже - Ницца	31

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.