



Объявленное расширение Москвы на юго-запад области в обозримом будущем может сказаться на одном из московских аэропортов. В черту города попадает Остафьево. А грандиозные планы по застройке новых территорий скорее всего негативным образом повлияют на работу этого аэропорта. И, может быть, его ждет судьба другого московского аэропорта, оказавшегося в плену массовой жилой застройки - Быково. Конечно, в ближайшем будущем никакой опасности нет, но надежды на то, что власти разрешат полеты над городскими кварталами, которые неизбежно появятся вокруг аэропорта, нет.

Однако увеличение размеров столицы, как новостной повод, меркнет на фоне катастрофического состояния транспортной инфраструктуры нашей страны. Последние катастрофы в воздухе и на воде заставляют власти делать популистские заявления, которые дают только видимость заботы о безопасности пассажиров. Как правило, это запреты на эксплуатацию транспортных средств. Однако, не имея никакой замены выводимым из строя самолетам и теплоходам, власти обрекают целые регионы, в которые иначе как по воде или по воздуху не добраться, на вымирание.

А воодушевление на рынке деловой авиации по поводу освоения новых рынков, в частности Азии и Латинской Америки, может оказаться преждевременным. Некоторые финансовые аналитики предрекают в скором времени кризис, аналогичный недавно прошедшему в развитых странах. Дело в том, что власти этих стран пока ведут точно такую же финансовую политику, которая привела к ипотечному кризису в США, переросшему в мировой финансовый кризис.



Затишье

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в июне 2011 г. По сравнению с маем 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке практически не изменился.

стр. 7



Hawker Beechcraft отказывается от самолетов

Компания Hawker Beechcraft выпустила коммюнике, в котором разъясняет свою позицию относительно самолетов, выпущенных компанией, но доработанных и сертифицированных сторонними производителями.

стр. 10



Следующий кризис возникнет в странах БРИК

В последнее время надежды производителей и операторов, так или иначе, связаны со странами БРИК. И если такой прогноз сбудется, то всем придется опять поворачиваться к традиционным рынкам Северной Америки и Европы.

стр. 11



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: +,62%; индекс стоимости: -0,46%

В выпуске информация с 4 по 10 июля 2011 г.

стр. 13

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Москва накроет Остафьево



Освоение присоединенных к Москве территорий займет около 20 лет, а в течение пяти лет туда переедут госорганы власти, пишет Коммерсантъ. Во вторник власти Москвы обнародовали некоторые подробности присоединения к городу 144 тыс. га на юго-западе. Столичный мэр Сергей Собянин, встречаясь с главными редакторами российских СМИ, заявил, что в течение пяти лет за МКАД переедут органы власти, причем первыми в очереди стоят администрация президента и Белый дом.

В минувший понедельник план расширения столицы был утвержден на встрече президента с Сергеем Собяниным и губернатором Подмосковья Борисом Громовым. Речь идет о территории, ограниченной Варшавским, Киевским шоссе и Большим кольцом Московской железной дороги. Выбор этого участка в мэрии объяснили несколькими причинами: он слабо урбанизирован, кроме того, исторически именно на западе и юго-западе Москвы размещаются объекты, связанные с выполнением столичных функций, например, правительственный аэропорт Внуково.

По словам Сергея Собянина, уже известно, что в состав столицы не войдут города, находящиеся на границе “новой Москвы” и области,— например, Подольск, Климовск, Щербинка, Апрелевка. Частью столицы станет только Троицк — город-наукоград с населением 37,6 тыс. человек.

Отдельным вопросом стоит судьба аэропорта бизнес-авиации Остафьево, который находится в 12 км от Москвы к западу от Варшавского шоссе. Там сейчас базируется авиакомпания “Газпромавиа”, которая выстроила всю необходимую инфраструктуру и активно развивает деловые чартерные программы. “Многое зависит от планов застройки местности,— заявил “Ъ” глава аналитического агентства “Авиапорт” Олег Пантелеев.— Мы помним, как из-за массового строительства жилья прекратили свою работу аэропорты на Ходынке, в Тушино. И если новые территории будут развиваться динамично, то такая судьба может ожидать и Остафьево”.

JETEXPO
MOSCOW 2011
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

ВПЕРВЫЕ! Выставка Jet Expo 2011 пройдет на единой площадке – аэропорт Внуково-3

МЫ РАЗВИВАЕМСЯ.
МЫ ДУМАЕМ О НАШИХ КЛИЕНТАХ.
МЫ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕМСЯ НА ДОСТИГНУТОМ.

14 – 16 сентября
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ
Vnukovo-3
MOSCOW
2011
www.jetexpo.ru

Восстановлен рекордный вертолет Westland Lynx

Команда стажеров компании AgustaWestland закончила восстановление рекордного вертолета Westland Lynx. Целью этой четырехлетней программы стало восстановление в оригинальной комплектации вертолета, который 25 лет назад установил мировой рекорд скорости.

Рекорд скорости был установлен 11 августа 1986 года на дистанции 15/25 км. Специально подготовленный вертолет с бортовым номером G-LYNX смог превзойти на 32 км/ч предыдущий рекорд, принадлежащий прототипу советского боевого вертолета Ми-24, показав скорость 400,87 км/ч. Основным элементом успеха G-LYNX стало использование композитных лопастей несущего винта, разработанных в рамках программы «British Experimental Rotor Programme» (BERP) III.

Восстановленный вертолет был показан 8 июля 2011 г. генеральному директору AgustaWestland Бруно Спаньолини на заводе компании в г. Йовил, Великобритания.

Команда стажеров, восстановившая G-LYNX



Команда разработчиков оригинального G-LYNX

На церемонии показа Бруно Спаньолини сказал: «То, что мировой рекорд скорости для вертолетов продержался в течение 25 лет, подчеркивает выдающийся профессионализм всех, кто участвовал в этом проекте и разработал лопасти, которые имели ключевое значение для успешного рекорда. Поздравляю также наших практикантов, которые выполнили отличную реставрацию этого исторически важного вертолета. Они получили навыки и знания, которые помогут AgustaWestland оставаться на самом переднем крае вертолетных технологий в ближайшие 25 лет».

После установления мирового рекорда в 1986, вертолет работал в качестве летающей лаборатории для испытаний двигателей CTS800-4N и был сильно изменен. В 1991 году вертолет перестали использовать в испытательных полетах, а в январе 1995 года вертолет был подарен Вертолетному музею, где он был выставлен на всеобщее обозрение. В 2007 году AgustaWestland договорилась о проведении



восстановительных работ, целью которых должна была стать полная реконструкция вертолета в рекордную конфигурацию. Вертолет вернулся на завод в г. Йовил, где он был первоначально построен, и команда стажеров приступила к его восстановлению. Реставраторы провели более 25 000 часов исследований первоначальной конфигурации вертолета, работ по демодификации и восстановлению, которые потребовали поиска оригинальных запасных частей и недостающих частей. В конце восстановительных работ Lynx был покрашен в свой оригинальный цвет со всеми логотипами компаний, которые помогали в первоначальном проекте.

У Honda амбициозные планы

Компания Honda Aircraft нацелена на захват 15-и процентов доли мирового рынка бизнес-джетов в сегменте легких самолетов в течение ближайших 10 лет, сказал в среду 13 июля 2011 г. на встрече с журналистами президент и исполнительный директор компании Мичимаса Фуджино.

По словам главы компании, самолет HondaJet имеет все предпосылки для того, чтобы занять достойное место на этом конкурентном рынке, в первую очередь в этом ему поможет большой салон и малый расход топлива. Компания собирается начать серийное производство HondaJet с 2012 года. Honda Aircraft уже получила заказы на более чем 100 самолетов, и планирует увеличить годовой выпуск до 100 самолетов к 2014 году.

Honda Aircraft также рассматривает в своих дальнейших планах развитие бренда HondaJet. По словам г-на Фуджино, в будущем компания может взяться за разработку бизнес-джета большего размера, чем нынешний HondaJet. Также он заявил, что затраты на разработку преемника HondaJet могут быть снижены и составят примерно треть затрат на разработку исходной модели.

Мичимаса Фуджино также поделился расчетными сроками выхода проекта на прибыльность. По его мнению, компания начнет получать прибыль в 2017 году, то есть через пять лет после начала массового производства. Для того, чтобы осуществить все эти планы, Honda Aircraft в этом году собирается увеличить свой штат. Дополнительные 400 рабочих мест будут организованы до конца этого года, и к моменту запуска серийного производства общий штат компании составит 1000 сотрудников.



Legacy 500 обретает форму



Embraer сделал еще один шаг в развитии программы нового среднеразмержного делового самолета Legacy 500. Недавно были завершены работы по сборке и соединению трех основных частей фюзеляжа: кабины, центральной и хвостовой частей фюзеляжа.

Окончательная сборка первого Legacy 500 будет проходить на заводе Embraer в Сан-Жозе-дус-Кампус, Бразилия. Это станет важным шагом на пути к началу летных испытаний во второй половине 2011 года.

“Сборка фюзеляжа первого опытного прототипа является ключевым этапом в графике развития программы, и мы рассчитываем в ближайшем будущем собрать второй фюзеляж. Embraer использует стратегию производства деталей и крупных узлов

Legacy 500 на нескольких производственных площадках по всему миру”, говорит Маурисио Альмейда, вице-президент Embraer Executive Jets. “Наши возможности в разработке и производстве и в процессе контроля качества позволяют без проблем осуществлять сборку поставляемых узлов. Это стало возможно благодаря превосходной интеграции Embraer с партнерами”.

Конструкция Legacy 500 основана на алюминиевых сплавах, со значительным применением композитных материалов. В производственном процессе по сборке самолета предусмотрено значительное увеличение использования роботов и технологий бережливого производства.



SJ30 и Eclipse 500 возвращаются

Компания Metalcraft, которая выкупила активы Emivest Aerospace, избавив последнюю от банкротства в апреле этого года, представила новый бренд - SyberJet Aircraft, а также подтвердила свои намерения возобновить производство легкого бизнес-джета SJ30, сообщает Aviation Week.

Программа SJ30 разрабатывалась компанией Swearingen с конца 80-х гг., первый полет прототипа состоялся в 1991 году. "Производственный план SyberJet предполагает поставку новых самолетов SJ30 на рынок", — прокомментировал генеральный управляющий завода компании в Сан-Антонио Марк Фэйрчайлд, пообещавший раскрыть подробности по мере их появления.

О возобновлении производства также объявила компания Eclipse Aerospace. Производство сверхлегкого бизнес-джета Eclipse 500 было приостановлено в 2008 году. Благодаря поддержке со стороны Sikorsky Aircraft, компания преодолела кризисное состояние и, по словам президента Eclipse Aerospace Мэйсона Холланда, выходит на прибыльность.

Холланд предполагает, что 60% новых заказов будут поступать от клиентов за пределами США. "Мы знаем, что спрос на самолет есть, это не вопрос. Вопрос в том, чтобы прийти к единому знаменателю себестоимости самолета со всеми поставщиками. Все поставщики запчастей и комплектующих для самолета определены, в настоящий момент мы пытаемся выйти на такие закупочные цены, которые позволят заработать денег и им, и нам. Этот процесс может занять месяцы", — сказал президент Eclipse.

Елизавета Казачкова, АТО



Новое назначение в Gulfstream

Компания Gulfstream Aerospace назначила Франца Жильбера (Franz Gilbert) директором по технологиям в области управления персоналом. Франц Жильбер будет работать под руководством вице-президента по управлению персоналом Дженнифер Гиффен.



В рамках новой должности г-н Жильбер займется разработкой и поддержкой систем управления персоналом, сбором и анализом контрольных показателей, вопросами профессионального развития и ведением личных дел сотрудников компании.

Ранее он был директором компаний Affiliated Computer Services и Hewitt Associates, в которых разрабатывал, внедрял и поддерживал проекты по передаче функций управления персоналом внешним подрядчикам для компаний, входящих в список Fortune 500, обеспечивая полный спектр кадровых услуг более чем в 70 странах.

Степень бакалавра наук в области организационного проектирования и развития Франц Жильбер получил в Колледже Блюфилда. Он является сертифицированным специалистом по международному кадровому менеджменту (Global Professional in Human Resources).

Jet Aviation получит Phenom 300

Швейцарская компания Jet Aviation объявила о скором добавлении в свой флот нового самолета Phenom 300. Это будет первый Phenom 300, доступный на рынке чартерных услуг в Центральной Европе. В настоящее время компания работает в тесном сотрудничестве со швейцарскими авиационными властями для получения швейцарского сертификата типа на Phenom 300.

Поставка бизнес-джета ожидается в ноябре этого года, и если к этому времени будет получен сертификат на коммерческое использование самолета, Phenom 300 будет поставлен в эксплуатацию.

Популярный двухдвигательный легкий реактивный самолет вмещает шесть пассажиров и имеет дальность полета до 3500 км. Самолет, который будет базироваться в Цюрихе, предлагает самый большой багажный отсек в своем классе и кожаные сиденья. Он имеет расширенный камбуз, санузел с жесткой сдвижной дверью, а интерьер салона выполнен из натурального шпона.

"Мы рады предложить Phenom 300 нашим клиентам", сказал старший вице-президент и генеральный менеджер подразделения чартерных перевозок в регионе ЕМЕА и Азии Мартин Бернегер (Martin Bernegger). "Этот легкий реактивный самолет идеально подходит нашим, понимающим стиль, клиентам, которые смогут воспользоваться им на маршрутах небольшой дальности по всей Европе".



Embraer посчитал самолеты

Embraer подвел производственные итоги второго квартала 2011 г. За этот период производитель поставил 48 самолетов, что на 30% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, когда было поставлено 69 самолетов.

Бразильский производитель сообщает о поставке во втором квартале, закончившемся 30 июня 2011 г., 25-и коммерческих самолетов и 23-х деловых самолетов.

В коммерческом сегменте наибольшую долю в поставках показали самолеты E-190, которых было поставлено 17 штук. Также во втором квартале 2011 года изготовлены последние два ERJ-145 для авиакомпании Hainan Airlines на совместном предприятии в Харбине, Китай. Однако в скором времени здесь планируется наладить сборку бизнес-джетов Legacy 650.

В сегменте деловой авиации во втором квартале Embraer изготовил 20 легких реактивных самолетов: десять - Phenom 100 и десять Phenom 300, а также три самолета семейства Legacy 600/650. Также во втором квартале Embraer объявил о сертификации в Индии Lineage 1000 и поставке 200-го самолета Phenom 100.

Всего за первую половину 2011 года бразильский производитель в сегменте деловой авиации поставил заказчикам 12 самолетов Phenom 100, 14 самолетов Phenom 300 и пять Legacy 600/650.

По состоянию на 30 июня 2011 г. Embraer имел объем портфеля твердых заказов в размере 15,8 млрд. долл., что несколько выше, чем год назад.



Платить не надо

В Ульяновской области владельцев лёгких и сверхлёгких воздушных судов планируется освободить от уплаты транспортного налога.

Соответствующий законопроект был одобрен на заседании Правительства региона 11 июля 2011 года. Документ разработан специалистами Министерства промышленности и транспорта и ОГУ «Развитие авиационного кластера Ульяновской области».

По словам Министра промышленности и транспорта Ульяновской области Андрея Тюрина, законопроект «О внесении изменения в статью 3 Закона Ульяновской области «О транспортном налоге в Ульяновской области» был разработан в целях создания благоприятных условий для возрождения и развития авиации общего назначения. В рамках проекта закона предлагается освободить от уплаты транспортного налога:

- физических лиц – в отношении лёгких и сверхлёгких воздушных судов; налоговая льгота предоставляется на основании письменного заявления лица и соответственно свидетельства о регистрации воздушного судна;

- юридических лиц – в отношении лёгких и сверхлёгких воздушных судов, являющихся сертифицированными единичными экземплярами воздушных судов авиации общего назначения; налоговая льгота предоставляется на основании письменного заявления лица и соответственно свидетельства о регистрации воздушного судна.

Как отметил Андрей Тюрин, льготу предполагается предоставить на период с 1 января 2012 года по 1 января 2017 года. Годовой объём дополнительных поступлений только за счёт НДС составит 530 тыс. рублей, в том числе в областной бюджет Ульяновской области поступит 265 тыс. рублей.

В рамках проекта организации центра по производству и обслуживанию воздушных судов авиации общего назначения, который планируется создать на базе аэродрома Белый Ключ, будет сформирована материально-техническая база для стоянки и обслуживания 50 сверхлёгких и лёгких воздушных судов, в результате чего появятся как минимум 20 новых рабочих мест. На создание этой базы и будут направлены сэкономленные от уплаты транспортного налога средства.

«Представление данной льготы позволит поддержать физических и юридических лиц, специализирующихся на выполнении авиационных работ различного назначения, а также привлечёт в Ульяновскую область владельцев воздушных судов рассматриваемой категории из других регионов. Кроме того, с развитием авиации общего назначения увеличится налогооблагаемая база – в результате мы сможем вернуть выпадающие доходы за счёт отчислений по налогам на имущество, НДС, а также за счёт роста прибыли от услуг авиации общего назначения», - заявил Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

Источник: Правительство Ульяновской области



Затишье

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в июне 2011 г. По сравнению с маем 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке практически не изменился. Рост, по сравнению с прошлым месяцем, составил незначительные 0,4%. В сравнении с прошлогодним июнем также наблюдался слабый рост на 1,1%.

В июне 2011 г., в сравнении с прошлым месяцем, общие результаты в сегментах полетов и категориях воздушных судов показали разнонаправленную динамику. Стоит отметить, что на фоне снижения активности во всех категориях реактивных самолетов, выделяется рост полетов турбовинтовых самолетов на 4,2%. В сегментах выполняемых полетов стоит отметить снижение активности полетов самолетов в долевом владении (-1,5%) и рост коммерческих полетов по part 135 (+1,6%). Активность в сегменте полетов по part 91 осталась практически на том же уровне (+0,2%). Можно предположить, что наблюдаемая тенденция падения активности деловой авиации в сегменте долевого владения является сезонным фактором, так как в этом сегменте сильно распространены корпоративные клиенты, а летом деловая активность традиционно

	Активность деловых самолетов июнь 2011 против июня 2010			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	0.2%	-10.3%	9.7%	-3.6%
Малые реактивные самолеты	6.6%	-8.0%	-5.7%	0.6%
Средние реактивные самолеты	3.4%	4.7%	12.8%	6.4%
Большие реактивные самолеты	8.2%	6.5%	11.4%	8.1%
Итого по всем категориям самолетов	3.4%	-5.6%	8.7%	1.1%

снижается. Косвенным фактором, подтверждающим такой вывод, является отрицательная динамика в категории больших деловых самолетов, которые популярны у корпоративных клиентов.

По сравнению с июнем 2010 года, также как и в последние пять месяцев, продолжается тенденция перераспределения трафика в сторону полетов, выполняемых в интересах собственников воздушных судов. В то же время в сегменте коммерческих полетов по part 135 уже в течение больше полугода трафик падает по сравнению с результатами годичной давности. А общая активность деловой авиации, по сравнению с июнем 2010 года, выросла незначительно, на 1,1%. При этом положительную

динамику показали полеты по part 91 (+3,4%) и самолетов в долевом владении (+8,7%). Коммерческие полеты по part 135 снизились по отношению с июнем 2010 г. на 5,6%. В категориях используемых самолетов уже на протяжении последних нескольких месяцев наблюдается смещение спроса в сторону больших бизнес-джетов. В итоге, крупногабаритные самолеты в июне 2011 г. летали на 8,1% больше, чем в июне 2010 г. Соответственно, по мере «уменьшения» категории воздушного судна, уменьшается динамика полетов по сравнению с прошлым годом: турбовинтовые самолеты летали на 3,6% меньше, полеты малых бизнес-джетов выросли на 0,6%, а средних на 6,4%.

Категории самолетов в системе TRAQPak. 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.

	Активность деловых самолетов июнь 2011 против мая 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	3.4%	5.6%	2.9%	4.2%
Малые реактивные самолеты	-1.4%	-5.7%	-0.4%	-2.6%
Средние реактивные самолеты	-2.9%	2.2%	-1.9%	-1.4%
Большие реактивные самолеты	-1.5%	-4.4%	-9.2%	-3.1%
Итого по всем категориям самолетов	0.2%	1.6%	-1.5%	0.4%

Рига укрепляет позиции на европейском рынке бизнес-авиации

Международный аэропорт “Рига” закрепляет лидирующую позицию в сфере бизнес-авиации не только в Прибалтике, но и по всей Восточной Европе. В течение одного года аэропорт принял около 2000 частных самолетов — для местного сектора авиации это является серьезным показателем. “Выгодное географическое положение, обслуживание на высоком уровне, дружественная ценовая политика и окружающая среда — по этим причинам все больше компаний и частных лиц из соседних стран предпочитают базировать свои самолеты именно в Риге,” — заявил член правления FBO RIGA Леонид Городницкий.

FBO RIGA — единственный высококлассный комплекс наземного обслуживания самолетов бизнес-авиации в Балтии. Комплекс включает в себя отапливаемый ангар, перрон и терминал для приема пассажиров VIP-класса. “Наш ангар для самолетов — самый современный в Восточной Европе, а уровень обслуживания соответствует высочайшим стандартам качества. Вышеупомянутые факторы в сочетании с дружественной ценовой политикой вызывают неподдельный интерес к Риге как базе бизнес-авиации,” отметил Городницкий.

В прошлом году компания “FBO RIGA” заключила договор о техническом обслуживании самолетов с одним из ведущих европейских предприятий по обслуживанию частных воздушных судов — Lufthansa Bombardier Aviation Services (LBAS). “Мы очень довольны оказываемыми услугами. В географическом плане Рига расположена в очень выгодном месте, поэтому услуги FBO RIGA могут удовлетворить потребности не только балтийского рынка авиации. Мы рассматриваем Ригу как серьезного игрока на рынках Восточной Европы, Скандинавии и России,” — сказал Андреас Каден, генеральный директор LBAS. В ближайшее время LBAS планирует развить



деятельность в Риге. “На данный момент FBO RIGA предоставляет услуги различным самолетам Bombardier (к примеру, “Learjet” и “Global Express”).

Мы договорились расширить список летательных аппаратов, обслуживаемых в Риге, включив в него самолеты класса “Bombardier Challenger 850,” подчеркнул Каден. “Учитывая общие тенденции, мы с большим оптимизмом смотрим на перспективы развития бизнес-авиации на этом рынке,” — отметил руководитель FBO RIGA. Бизнес-авиация — отрасль, уверенно развивающаяся в течение последних нескольких лет, невзирая на мировой финансовый кризис. При этом в Европе наблюдается один из самых стремительных подъемов в этой отрасли. В сообщении “Eurocontrol” — “Business Aviation in Europe 2010” (“Бизнес-авиация в Европе в 2010 году”) говорится, что бизнес-авиация является одним из наиболее сильных сегментов рынка авиации.

Несмотря на остановку авиасообщения вследствие извержения вулкана в Исландии, в прошлом году количество деловых полетов выросло на 5,5%.

Согласно прогнозам, в этом году количество деловых полетов увеличится на 7,3%. “Мы продолжим работу над укреплением собственных позиций, привлекая в Ригу по возможности больше частных самолетов,” — сказал Городницкий.

FBO RIGA проведет дискуссию “Все, что вы хотели знать о бизнес-авиации!”. На мероприятии будут присутствовать члены правления FBO RIGA — Леонид Городницкий и Роман Старков. Встреча пройдет 21.07.2011. в 11.00 в комплексе бизнес-авиации FBO RIGA, в аэропорту “Рига” (ул.Зиемелю 22). Заявки принимаются до 18.07.2011. по телефону 67350409 или 27702555; эл. почта: ivt@riga.aero



Запретить!

Вице-премьер РФ Сергей Иванов потребовал у Минтранса отбирать лицензии у мелких авиакомпаний, которые не могут обеспечить поддержание летной годности воздушных судов. Как передает РИА Новости, по его мнению десять крупных авиакомпаний смогут обеспечить потребности рынка.

“Я сейчас уже требую у Минтранса отбирать лицензии у компаний - “живопырок”, каких у нас сотни в стране, и у которых 3-4 самолета максимум”, - сказал Иванов. Он отметил, что за последние годы произошел целый ряд авиакатастроф с самолетами небольших авиакомпаний - “КогалымАвиа”, “РусАвиа”, “Ангара”. “Последние годы не слышно об авиакатастрофах крупных российских компаний, потому что они нормально, профессионально подходят к своим обязанностям и обеспечению безопасности”, - отметил Иванов. По его мнению, если закрыть мелкие компании, “рынок будет чище и безопасней, а десять крупных российских авиакомпаний, которые перевозят 98% пассажиров, вполне справятся”.

При этом вице-премьер особо отметил действия экипажа самолета Ан-24 авиакомпании “Ангара”, который в понедельник совершил вынужденную посадку на Оби в 25 километрах от города Стрежевой. В результате этого погибли семь человек. “Летчики, конечно, молодцы. Потому что они спасли большинство жизней, но если у тебя загорается двигатель, очевидно, что авиакомпания сделала что-то не так”, - сказал Иванов.

Однако не всё так радужно и у крупных перевозчиков. Вице-премьер наверно забыл несколько резонансных катастроф, которые произошли с их самолетами. 2006 год – самолет А-310 а/к S7 выкатился с ВПП в



АН-24, аварийно севший на Обь

Иркутске и загорелся, погибло 125 человек. В том же году под Донецком при попытке перелететь сверху грозовой фронт разбился Ту-154 а/к «Пулковские авиалинии», 170 человек погибло. 2008 год – в Перми Boeing 737 а/к Аэрофлот-Норд разбился при заходе на посадку, погибло 88 человек. Так что предложенные С. Ивановым меры скорее направлены на сиюминутную потребность успокоить общественность, а не на решение системных проблем в авиационной отрасли.

Отчасти такой же популистской мерой можно считать заявление главы транспортного комитета Госдумы Сергея Шишкарева. Комментируя трагедию с затонувшим теплоходом “Булгария” и аварийную

посадку на Обь самолета Ан-24 он сказал, что государство должно рассмотреть возможность запрета устаревших самолетов, теплоходов и других транспортных средств, а также усовершенствовать базовый закон о транспортной безопасности не только в части террористической защищенности транспортных объектов, но и в части безопасности их эксплуатации. “Нужно также усиливать контроль и ответственность собственников транспортных объектов за использование неисправной техники. Авиационная катастрофа в Карелии, вчерашняя трагедия на Волге, сегодняшняя авария Ан-24 - системные явления. Изношенные самолеты, теплоходы, их эксплуатация приводит к трагическим последствиям”, - подчеркнул Шишкарев.

По его словам, транспортный комитет Госдумы неоднократно обращал внимание министерства транспорта на то, что федеральный закон “О транспортной безопасности” в основном содержит нормы общего характера. “Нужно вносить изменения в сам закон, кроме того, требуется разработка и принятие ряда сопутствующих подзаконных нормативных актов, технических регламентов”, - считает парламентарий.

Другая недавняя трагедия с самолетом Ту-134 под Петрозаводском на этой неделе получила продолжение. Федеральное агентство воздушного транспорта приостановило действие сертификата авиакомпании “РусЭйр”. В ведомстве сообщили, что такое решение было принято в результате проведенной проверки авиакомпании комиссией Росавиации в связи с катастрофой самолета Ту-134 под Петрозаводском, которая выявила недостатки в работе компании.

Hawker Beechcraft отказывается от своих самолетов

Компания Hawker Beechcraft выпустила [коммюнике](#), в котором разъясняет свою позицию относительно самолетов, выпущенных компанией, но доработанных и сертифицированных сторонними производителями. В частности, этот документ направлен против самолета Nextant 400XT, который является конкурентом заводской доработке самолета Hawker 400 – Hawker 400 XPR. Nextant самостоятельно вносит изменения в конструкцию оригинала и сертифицирует их в FAA. В своем заявлении Hawker Beechcraft отказывается от поддержки таких самолетов на том основании, что производитель не участвовал в разработке самолета 400XT, и компания Nextant Aerospace не согласовывала с производителем изменения, вносимые в конструкцию.

Hawker Beechcraft предполагает, что внесение существенных изменений в двигателях или конструкцию самолета может сказаться как летных характеристиках, так и на связанных с ними системах, таких как гидравлика, отбор воздуха, электропитание и программное обеспечение авионики, которые должны дополнительно сертифицироваться.

Nextant 400XT



Держатель этих дополнительных сертификатов, по мнению производителя, должен обеспечивать поддержку и гарантийное обслуживание модифицированных компонентов.

По этой причине Hawker Beechcraft настоятельно рекомендует владельцам и операторам


обсудить процедуру поддержки и гарантии у держателей дополнительных сертификатов перед заказом работ по модернизации самолетов. Также сервисное подразделение американского производителя будет отказывать в предоставлении технических услуг на своих объектах, если в конструкцию самолета внесены существенные изменения, например такие, которые были указаны выше (т.е. без согласования с Hawker Beechcraft), и не будет оказывать поддержку в проведении проверок, технического обслуживания и поддержки. Однако, если изменения в конструкцию самолета внесены с участием компании Hawker Beechcraft или при ее согласовании, то таким самолетам будет оказана полная поддержка.

Также Hawker Beechcraft предупреждает, что авторизованные сервисные центры могут на свой страх и риск обслуживать такие самолеты, но должны понимать, что Hawker Beechcraft не будет предоставлять техническую помощь по этим



Hawker 400XPR

самолетам. Также компания не будет принимать претензии по ремонту и гарантиям таких самолетов.

Компания Nextant Aerospace, против которой, скорее всего, направлен этот документ, уже ответила, что ожидала такой реакции от производителя. Упоминаемый в коммюнике самолет Nextant 400XT, восстановленный Beechjet с новыми двигателями Williams FJ44-3AP и авионикой Rockwell Collins Pro Line 21, будет обслуживаться на собственных станциях техобслуживания компании, которых у Nextant к моменту первой поставки будет семь на всей территории США. Также компания планирует авторизовать техцентры в Европе, Азии и Африке. Nextant видит в этом документе опасность реальной конкурентной угрозы самолету Hawker 400XPR, который также является доработкой Beechjet 400/Hawker 400. Между тем, сертификация 400XT Федеральным авиационным агентством США уже находится в состоянии обработки документов. 

Следующий кризис возникнет в странах БРИК

Резкий рост кредитования, стремительное повышение цен на жилье до уровня, намного превышающего располагаемый доход, кредиты под залог переоцененной недвижимости, еще более увеличивающие задолженность - это не Испания, не Греция, не Великобритания, а страны БРИК, живописует в блоге на сайте Forbes Игнасио де ла Торре, директор финансовых программ IE Business School. Повышение зарплат измеряется двузначными цифрами, центробанк не способен сдержать наводнение ликвидности, учетные ставки - намного ниже, чем рекомендует "правило Тейлора", политики отказываются проводить необходимые реформы, продолжает автор.

На взгляд де ла Торре, страны БРИК повторяют многие ошибки Европы и США, породившие глобальный финансовый кризис. Это:



1. "Пузырь" на рынке недвижимости, подогреваемый, по мнению автора, либеральной монетарной политикой и банковскими кредитами;

2. Инфляция, неизбежная ввиду колоссального роста оборотного капитала, который пытается угнаться за ростом цен;

3. "Сильная зависимость от финансового сектора. Причины - неспособность обуздать рост кредитов как доли ВВП, слабые критерии выдачи займов, сомнительная стоимость залогового имущества, а в Китае - растущее влияние "теневого банковского сектора", - утверждает автор.

4. "Неравенство беспрецедентно увеличилось. Причина - невнимание к политическим мерам, необходимым для обеспечения хотя бы минимальной социальной сплоченности", - пишет автор. Он рекомендует обуздать инфляцию на рынке продовольствия, наносящую удар по беднейшим, и предостерегает, что неравенство усугубляет геополитические трения.

5. "Чрезмерные инвестиции в проекты, выгодность которых неочевидна", - пишет автор, утверждая, что японцы строили "мосты в никуда", а в Испании появились "аэропорты без самолетов".

6. Зависимость от дешевых денег: нулевые учетные ставки ФРС породили волну ликвидности, которая ищет выгоды в развивающихся рынках, еще более обостряя ситуацию.

На взгляд автора, страны БРИК стараются не повторять чужих ошибок: ЦБ Китая добился, чтобы число сделок по продаже жилья снизилось на 10%,



Бразилия ввела учетную ставку 12,5%, Россия и Индия повышают учетные ставки. "Но эти меры, увы, бессильны перед грядущим цунами", - пишет де ла Торре. Если не предпринять более радикальные шаги, рынки недвижимости перегреются, и кредитно-ипотечный кризис февраля 2007 года повторится.

Крах рынка недвижимости и вызванный им банковский кризис отзовутся на остальных секторах экономики, предрекает автор. "Спрос на сырье сильно снизится, а вместе с ним - объемы экспорта из сырьевых стран и объемы экспорта из стран ОЭСР, предназначенного для молодого среднего класса", - говорится в статье. То есть начнется новый глобальный кризис.

Это довольно неприятный прогноз для всей отрасли деловой авиации. В последнее время надежды производителей и операторов, так или иначе, связаны со странами, рассмотренными в данном

исследовании. И если прогноз сбудется, то всем придется опять поворачиваться к традиционным рынкам Северной Америки и Европы. Однако не факт, что они смогут «переварить» объем производства заказанных деловых самолетов, сделанных операторами в расчете на развивающиеся рынки. Ведь в случае развития этого негативного сценария начнется волна отказов от заказанных самолетов, которые были ориентированы на заказчиков из стран БРИК. А это по разным оценкам от 50% до 70% от всех новых заказов, сделанных в последнее время. И их куда-то придется пристраивать. А это опять вызовет выброс свежих самолетов на вторичный рынок, и он будет еще более массовым, чем в 2008–2009 годах.

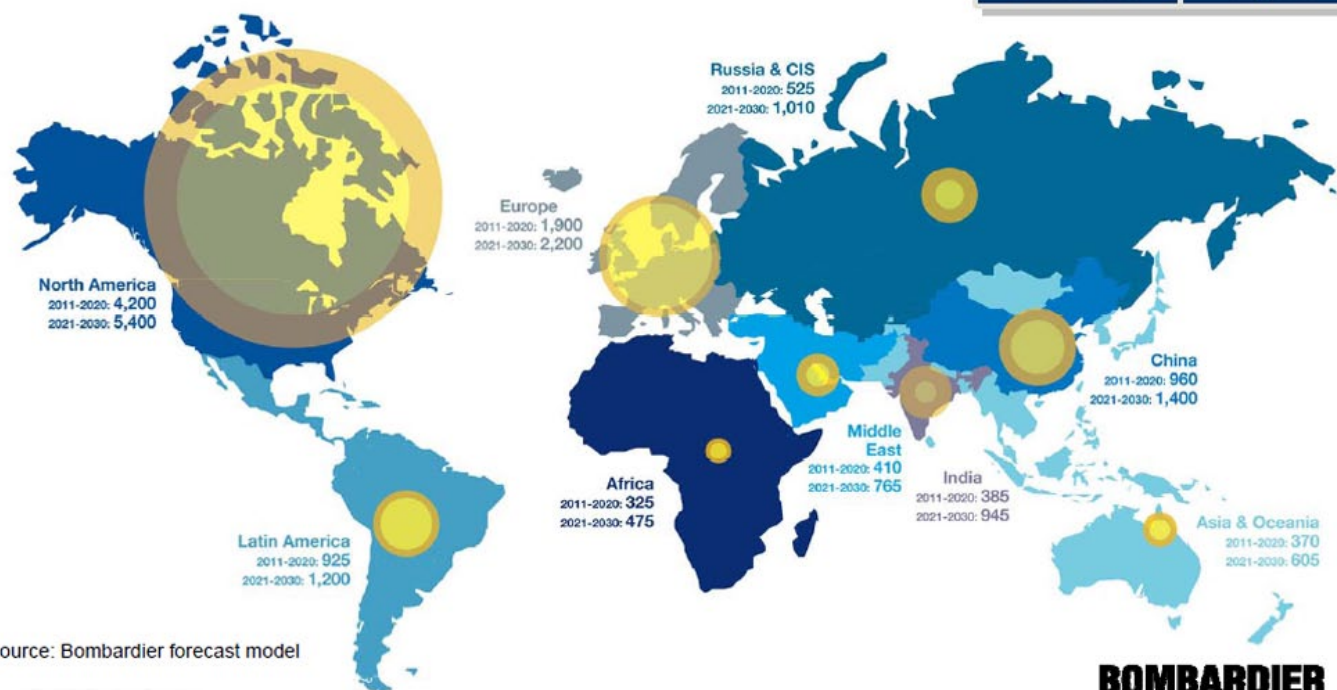
Во время недавнего кризиса, отрасль бизнес-авиации довольно быстро сориентировалась в мировых тенденциях и сфокусировалась на развивающихся рынках, которые не так сильно пострадали. Однако теперь воодушевленную риторику по отношению к «спасителям» в лице Азии и Латинской Америки наверно придется немного приглушить. А взоры обратить на традиционные рынки.

Однако, судя по последним сообщениям, и здесь не так гладко идет восстановление экономики. В США нарастают проблемы с дефицитом бюджета и непонятной ситуацией с решением этого вопроса. Президент Барак Обама никак не может согласовать условия повышения порога внутреннего долга страны с республиканцами, имеющими большинство в Палате представителей. Если этого не произойдет до 2 августа, то США впервые в истории грозит технический дефолт. На другом традиционно сильном рынке, в Европейском Союзе, также беспокойно. Вслед за Грецией с высокой долей вероятности долговые проблемы могут возникнуть у Италии. И тогда под угрозу встает вся идея единого экономического пространства в Европе.

North America, Europe and China will be largest markets for business jet deliveries

Regional 10 and 20-Year Delivery Outlook

Units, calendar years, 2011-2020 and 2021-2030



Однако независимо от точности такого прогноза (как известно, все прогнозы основаны на экстраполяции прошлого, а будущее неизвестно никому), всей отрасли деловой авиации следует готовить «аварийные» сценарии выживания на случаи подобных внезапных глобальных потрясений. Это

может выражаться в разработке новых продуктов и услуг, более пристальному вниманию как к старым, так и к новым рынкам в плане территорий и сегментов потребителей. Выживать в новых условиях должен был научить недавний кризис.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 4 по 10 июля 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 самолеты.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 11 по 17 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	33	22	24	75	4	14	33	215
Великобритания	36	89	214	186	11	15	48	398
Франция	42	211	308	159	15	76	107	358
Италия	32	77	101	112	13	61	184	298
Австрия	4	13	13	21	14	19	39	76
Швейцария	19	23	164	76	12	4	16	163
Россия	23	34	186	180	23	60	20	323

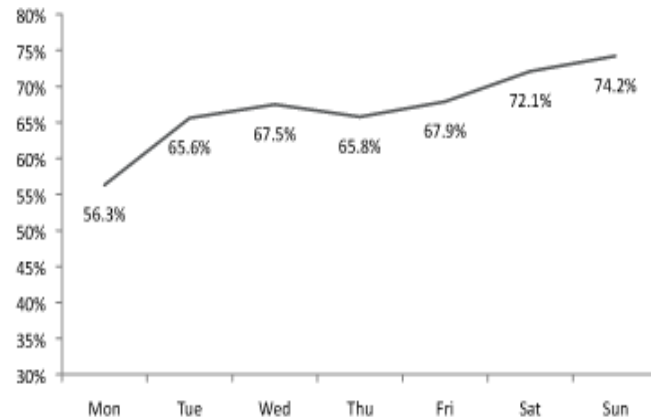
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 11 по 17 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	14	1	4	4	2	3	2	15
Великобритания	5	63	12	4	0	4	4	36
Франция	7	27	24	8	3	15	7	34
Италия	7	8	11	16	5	12	9	23
Австрия	1	2	0	2	0	0	2	17
Швейцария	2	3	11	9	2	3	2	7
Россия	3	0	4	2	1	6	0	16

Индекс наличия свободных самолетов

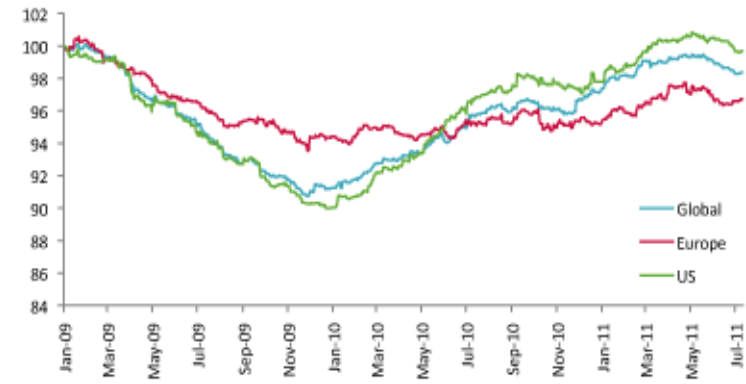
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

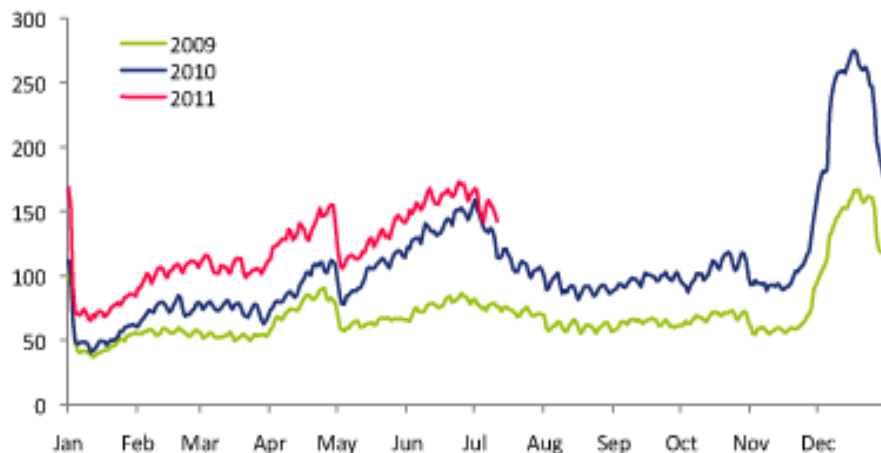
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1601	€ 1599	€ 1587
Cessna Citation Excel	€ 2835	€ 2649	€ 2733
Bombardier Challenger 604	€ 4756	€ 4746	€ 4734

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 23 Cessna Citation Jet, 24 Cessna Citation Excel и 31 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Citation Mustang	3
4	Citation CJ2	4
5	Challenger 300	8
6	Citation Sovereign	7
7	Learjet 60	6
8	Legacy 600	5
9	Citation Bravo	9
10	Citation II	10

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на самолеты за последние 30 дней (исключая Северную и Южную Америку).