



Большой спорт, не только большое зрелище, но и большие деньги. Эти два свойства крупных спортивных шоу привлекают к местам их проведения множество деловых самолетов. Крупные бизнесмены и богатые люди совмещают таким образом приятное с полезным. Именно поэтому вопросу инфраструктуры обслуживания бизнес-джетов и их пассажиров уделяется существенное внимание при подготовке к Летней Олимпиаде в Лондоне в 2012 году.

Сочинская Зимняя Олимпиада тоже уже не за горами. Поэтому инвесторы начали активно интересоваться различными транспортными активами, в том числе и аэропортами. Например ставропольский аэропорт их интересует в качестве гавани для бизнес-джетов. А в сочинском аэропорте, вопреки решениям ФАС, идет настоящая битва за контроль над обслуживанием деловых самолетов с применением “некрасивых” приемов.

Однако, не взирая на издержки монопольного положения многих российских аэропортов, московские операторы, как наиболее искушенные в обслуживании бизнес-джетов, развивают сеть в регионах. Так, например, авиационно-технический центр Авком-Д открыл линейную станцию технического обслуживания в Иркутске. Спрос рождает предложение.



## Bombardier увеличил портфель заказов

31 августа 2011 Bombardier Inc. объявила о финансовых результатах во втором квартале 2011 года, который закончился 31 июля 2011 года. Это второй промежуточный отчет компании по МСФО. Подразделение Business Aircraft наблюдает рост заказов. **стр. 6**



## Без высшего

Российские авиационные власти посчитали, что углубленное образование летчикам гражданской авиации ни к чему, и решили в два раза сократить срок их обучения. Минтранс считает, что сейчас пилоты в России учатся слишком долго. **стр. 7**



## Главный тормоз бизнес-авиации в России

Президент Группы компаний «АВКОМ» и вице-президент ОНАДА Евгений Юрьевич Бахтин рассказал о проблемах деловой авиации в аэропортах России. **стр. 10**



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:  
индекс спроса: +8,91%; индекс стоимости: +0,60%

**стр. 12**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,  
вместительнее всех

Gulfstream®  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

## 20 AW139 для ЮТэйр



В ходе авиасалона МАКС-2011 между компаниями “ЮТэйр” (крупнейший в России и один из крупнейших в мире оператор вертолетной техники), “Вертолеты России” (дочернее предприятие ОАО “ОПК “Оборонпром”, входящее в состав корпорации “Ростехнологии”) и AgustaWestland (входит в корпорацию Finmeccanica) подписан Меморандум о взаимопонимании в отношении запланированного заказа на 20 вертолетов AW139 российской сборки.

В ходе авиасалона также объявлено об учреждении компаниями AgustaWestland и “Вертолеты России” совместного предприятия HeliVert, которое соберет и поставит с завода в Томилино Московской области партию AW139 для “ЮТэйр”.

Генеральный директор “ЮТэйр” Андрей Мартиросов подчеркнул: “Мы уверены, что пополнение воздушного флота авиакомпании современными машинами AW139 позволит “ЮТэйр” увеличить объемы выполняемых работ за счет возможности многоцелевого использования этих вертолетов и высокого уровня их надежности. Постоянная модернизация вертолетного парка и профессионализм специалистов “ЮТэйр”

обеспечивают наше лидерство на мировом рынке вертолетных работ”.

Генеральный директор AgustaWestland Бруно Спаньолини заявил: “Мы рады подписать этот Меморандум о взаимопонимании с компанией “ЮТэйр”. Он укрепит наши хорошие рабочие отношения с ведущим российским эксплуатантом вертолетов. Мы также счастливы, что завод HeliVert будет официально открыт в октябре этого года и начнет сборочное производство лидирующего на рынке вертолета AW139 в России, что расширит спектр вертолетной продукции на российском рынке”.

Завод HeliVert в подмосковном Томилино сможет собирать до 20 единиц AW139 в год. Производство начнется в конце этого года и постепенно установится к 2015 году. Численность персонала при выходе на максимальную мощность превысит 100 человек. Завод рассчитан на удовлетворение растущего спроса на вертолеты AW139 как на российском рынке гражданских воздушных судов, так и на рынке стран СНГ. Предварительное соглашение было подписано компанией AgustaWestland и компанией “Вертолеты России” на авиасалоне в Фарнборо в июле 2008 г. в целях учреждения совместного предприятия по созданию и запуску производства гражданского вертолета AW139 в России. После этого последовало подписание Соглашения о создании совместного предприятия 6 ноября 2008 г. во время межгосударственного саммита Италии и России в московском Кремле, который посетили президент России Дмитрий Медведев и премьер-министр Италии Сильвио Берлускони. В дальнейшем было подписано Акционерное соглашение в июне 2010 г., которое положило начало строительству завода в Томилино.

**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

## “Авком-Д” пришел в Иркутск

Авиационный технический центр (АТЦ) “Авком-Д” открыл линейную станцию технического обслуживания в Иркутске. Также оператор планирует открыть линейные станции еще в нескольких городах Сибири, Урала, Дальнего Востока и Европейской части России.



АТЦ обслуживает почти все типы воздушных судов Hawker, а также двигатели и ВСУ самолетов. Компания занимается выполнением работ по двигателям “на крыле”, а также со снятием и установкой двигателей и ВСУ. В 2011 г. начаты работы по ремонту и переделке интерьеров воздушных судов. В конце года “Авком-Д” рассчитывает получить право на модернизацию бортового оборудования навигации и связи. Кроме того, АТЦ предоставляет в аренду оборудование для обслуживания и ремонта самолетов техническим организациям не только из Московского аэроузла, но и из других городов — Санкт-Петербурга, Ульяновска.

Компания “Авком-Д” имеет сертификат на выполнение всего комплекса работ по обслуживанию самолетов бизнес-авиации.

Источник: АТО



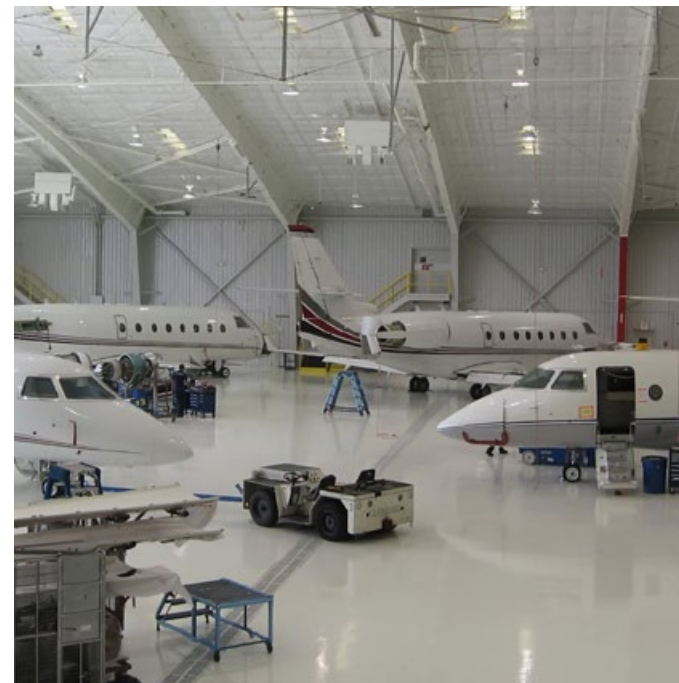
## Gulfstream назван первым

По результатам опроса, проведенного недавно двумя ведущими изданиями в отрасли деловой авиации, компания Gulfstream Aerospace Corp. названа лучшим производителем оригинального оборудования по качеству технического обслуживания.

Девятый год подряд издание Aviation International News (AIN) отдает компании Gulfstream первое место по результатам ежегодного опроса читателей о качестве технического обслуживания самолетов. Кроме того, по результатам аналогичного опроса, проведенного изданием Professional Pilot, компания Gulfstream названа номером один. Компания входит в первую 11-ку рейтинга Pro Pilot на протяжении уже 14 лет.

“Рейтинги изданий Pro Pilot и AIN - это стандарт отрасли, поэтому для нас особая честь занимать в них первое место, - говорит президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). - Мы очень рады таким результатам, особенно учитывая тот факт, что они отображают мнение наших клиентов. Мы стремимся обеспечивать высококачественное техническое обслуживание и поддержку по всему миру. Как и прежде, наша главная задача - продолжать слушать своих клиентов”.

За последний год компания Gulfstream выделила для службы технической поддержки в Саванне дополнительный самолет, трех пилотов и двух технических специалистов. Компания также открыла новые склады запчастей в Лутоне, Великобритания и Мадриде и организовала команду полевой технической поддержки и обслуживания бортового оборудования (Field and Airborne Support Team - FAST) в Европе.



Читатели изданий принимали участие в обоих опросах. По результатам опроса AIN 2011 компании Gulfstream отдано первое место в общих рейтингах технического обслуживания новых и старых крупногабаритных моделей реактивных самолетов (GII-G550).

По результатам опроса Pro Pilot 2011 компания Gulfstream стала единственным производителем оригинального оборудования, который улучшил свои общие результаты по сравнению с 2010 годом. Служба технической поддержки компании Gulfstream фактически улучшила свои показатели по всем семи категориям опроса.



## Пилоты теряют летные навыки

Федеральное авиационное агентство США пришло к пугающему выводу: многие пилоты современных авиалайнеров так привыкли к автоматическим системам, что они все меньше смыслят в классическом летном деле. Согласно докладу, это уже привело к нескольким катастрофам.

Современный самолет управляется в ручном режиме всего несколько минут за рейс - во время взлета и посадки. В остальное время машину ведет автопилот, а экипаж “лишь вводит в компьютер соответствующие данные”. Вследствие этого теряется летная практика, и “в экстренной ситуации, говорят критики, управление самолетом может оказаться для экипажа непосильной задачей”. Эти опасения, похоже, подтверждает исследование, проведенное Федеральным авиационным агентством США (FAA) на основе анализа 46 катастроф, 734 добровольных отчетов, а также наблюдений, сделанных сотрудниками в ходе 9 тыс. полетов.

Специалисты FAA установили, что не менее чем в 60% катастроф и 30% крупных инцидентов пилоты испытывали сложности с ручным пилотированием самолета либо допускали ошибки в обслуживании автопилота. Обширная интеграция компьютерных систем приводит к тому, что “всего один сбой может вызвать роковое нагромождение проблем”. Именно это вызвало крушение рейса Air France 447 летом позапрошлого года, а также ряд других громких катастроф последнего времени.

Пресс-секретарь профсоюза пилотов Соскрит Йорг Хандверг в интервью Spiegel Online назвал информацию о нехватке летной практики у пилотов современных самолетов “секретом Полишинеля”. “Это скорее глобальная проблема”, - заключил эксперт.



## ГЛОНАСС на воздушном транспорте: условия успеха



Экспертное заключение специалистов авиакомпаний АЭВТ относительно проекта приказа МТ РФ “Об оснащении ВС ГА аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS”, представленное в Департамент государственной политики в области ГА.

Оснащение воздушных судов согласно предложенному в проекте приказа графику проведения работ поэтапного оснащения аппаратурой спутниковой связи воздушных судов гражданской авиации представляется возможным только при условии, если будут гарантированы к установленным в графике срокам:

- устойчивая работа ГЛОНАСС;
- создание необходимого наземного сегмента для контроля за качеством сигнала;
- оперативное информирование пользователей о неработоспособности конкретных спутников группировки ГЛОНАСС и автоматизированного преобразования этой информации для включения в бюллетени предполетной информации;

- наличие в свободной продаже необходимого бортового оборудования и обеспечение его приемлемой цены;

- решение вопросов оперативного обеспечения пользователей необходимой аэронавигационной информацией для реализации процедур маневрирования в районе аэродромов;

- решение вопросов конструкторской документации на дооборудование используемых воздушных судов иностранного производства, ее согласование с разработчиками воздушных судов и организация работы соответствующих центров по установке оборудования без привлечения сил и средств пользователей воздушного пространства и владельцев воздушных судов;

- введение ограничений на допуск в воздушное пространство России воздушных судов, не оборудованных ГЛОНАСС, после установленного срока их оборудования, независимо от их государственной регистрации;

- получение экономических выгод пользователями воздушного пространства от применения ГЛОНАСС за счет оптимизации маршрутов полета и сокращения непроизводительных потерь.

Обязательное оснащение воздушных судов, используемых российскими пользователями воздушного пространства, системой ГЛОНАСС связано со значительными затратами. Проведение работ целесообразно только при реальном функционировании системы спутниковой навигации и возможности её использования.

Источник: АТО



## CJ4 сертифицирован в Бразилии

Компании Cessna Aircraft получила сертификат типа на самолет Citation CJ4 от Национального агентства гражданской авиации Бразилии. В связи с этим Cessna ожидает, что к концу этого года сможет осуществить первые поставки в Бразилию этих новейших и самых крупных бизнес-джетов популярного семейства CJ.

CJ4 получил сертификат типа в Федеральном авиационном управлении США в марте 2010 года, вслед за получением которого последовали первые поставки самолета. Также в этом году были получены сертификаты от Европейского агентства по авиационной безопасности и от администрации острова Мэн. В настоящее время компания работает над получением сертификации в Канаде и Южной Африке, которая по плану ожидается к концу этого года.

Всего Cessna поставила 19 самолетов Citation CJ4 в 2010 году и 16 в первой половине этого года.

На самолет установлены два двигателя Williams International FJ44-4A и авионика Collins Pro Line 21. Взлетная дистанция CJ4 составляет 3130 футов (950 метров) при максимальном взлетном весе, набор потолка в 45 000 футов (13 700 метров) занимает 28 минут, максимальная скорость 453 узлов (840 км/ч), дальность 2002 мили (3 200 км), посадочная дистанция составляет 2700 футов (820 метров) при максимальном посадочном весе с экипажем из двух человек и пятью пассажирами. Этим самолетом может управлять один пилот, причем пилот, получивший допуск на одном из бизнес-джетов семейства CJ, имеет право пилотировать все остальные.

Стоимость в стандартной комплектации Citation CJ4 составляет \$ 9 млн.



## Lineage 1000 сертифицирован в Китае

Самолет Lineage 1000 производства Embraer получил сертификат типа от Управления гражданской авиации Китая (CAAC).

Напомним, что ранее самолет уже получил сертификаты от Федерального управления гражданской авиации США (FAA), Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) и бразильского Национального агентства гражданской авиации (ANAC).

Получение очередного сертификата обеспечивает возможность регистрации и эксплуатации на территории Китая самолетов типа Lineage 1000, а также олицетворяет серьезные намерения компании Embraer в отношении китайского рынка административных самолетов.

“Это отличная новость, что Lineage 1000 получил сертификат типа от CAAC, что является подтверждением признания высокого уровня нашего продукта. Теперь компания Embraer может максимально эффективно обслуживать заказчиков самолетов Lineage 1000 на китайском рынке, а также тех, кому требуется сертификация CAAC”, - сказал Эрнест Эдвардс, президент Embraer Executive Jets.

Самолет Lineage 1000 является самым большим в линейке бизнес-джетов Embraer, включающей семь моделей. Он сочетает в себе высокие технические характеристики, высокий комфорт и надежность. Дальность полета данного воздушного судна составляет 8,334 километров (при наличии четырех пассажиров на борту и с запасом топлива, соответствующим правилам Национальной ассоциации деловой авиации - NBAA).



## Проблемы Hawker закончились

Hawker Beechcraft получил от Федерального авиационного управления США одобрение на использование в интегрированной авионике Honeywell Primus Epic на самолете Hawker 4000 обновления программного обеспечения 20-й версии.

Проблемы с системой управления полетов (FMS) в новом обновлении программного обеспечения авионики были связаны с неправильным расчетом и индикацией процедуры разворота и ухода на второй круг. Из-за этого Hawker Beechcraft не смог поставить во втором квартале 2011 несколько самолетов Hawker 4000.

Прошивка версии 20 для авионики Honeywell Primus Epic включает в себя обновленные требуемые навигационные характеристики (RNP), обновление системы LPV с WAAS, электронных чек-листов, а также системы помощи при передвижении на земле от компании Honeywell.

В настоящее время FAA одобрило версию 20, и самолет Hawker 4000 с этим ПО не имеет никаких ограничений, поскольку основные проблемы с расчетами были исправлены.

Представители Honeywell сказали, что получили 12 августа одобрение FAA технического стандарта TSO для ПО версии 20, и Hawker получил новый сертификат типа на обновленные самолеты.

Hawker планирует начать поставку самолетов в ближайшие несколько недель.



## Bombardier увеличил портфель заказов

31 августа 2011 Bombardier Inc. объявила о финансовых результатах во втором квартале 2011 года, который закончился 31 июля 2011 года. Это второй промежуточный отчет компании по МСФО. Выручка Bombardier Inc. увеличилась на 17% и достигла \$ 4,7 млрд., по сравнению с \$ 4 млрд. за аналогичный период прошлого финансового года. Прибыль до уплаты налогов (ЕВИТ) составила \$ 296 млн., по сравнению с \$ 249 млн. в прошлом финансовом году. Маржа ЕВИТ составила 6,2%, и осталась на том же уровне, как и в прошлом финансовом году. Чистая прибыль во втором квартале 2011 года составила \$ 211 млн. против \$ 138 млн. в аналогичном периоде прошлого финансового года. Объем общего портфеля заказов Bombardier Inc. на 31 июля 2011 года достиг \$ 56,9 млрд., по сравнению с 52,7 млрд. долл. по состоянию на 31 января 2011 года.

“Мы получили хорошие результаты во втором квартале 2011, при увеличении доходов, прибыльности и дохода на одну акцию”, сказал президент и главный исполнительный директор Bombardier Inc. Пьер Бодуан.



“Уровень активности Bombardier Transportation оставался сильным, и соотношение объема полученных и выполненных заказов составило 1,5, что в контексте увеличения доходов во втором квартале является четким знаком силы этого сегмента. Уровень новых заказов в обоих сегментах Bombardier Aerospace значительно улучшился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но мы продолжаем наблюдать экономическую неопределенность и волатильность рынка в США и Европе”, продолжил г-н Бодуан.

Выручка Bombardier Aerospace составила \$ 2,1 млрд., по сравнению с \$ 1,9 млрд. в прошлом финансовом году. ЕВИТ составил \$ 105 млн., что соответствует марже ЕВИТ в размере 5%, по сравнению с \$ 101 млн., или 5,2%, в прошлом финансовом году.

Обращение свободного потока денежных средств составило \$ 448 млн. по сравнению с \$ 343 млн. за аналогичный период прошлого финансового года, что отражает продолжающиеся инвестиции группы в свои новые программы и более низкий уровень авансов от покупателей. Учитывая экономическую нестабильность в США и Европе, Bombardier Aerospace сейчас рассчитывает на более низкий уровень авансов от покупателей, чем изначально планировалось на текущий финансовый год, в основном за счет отсрочки заказов на рынке региональных самолетов. Таким образом, поток денежных средств от операционной деятельности будет ниже, чем чистые инвестиции группы в капитальные расходы.

В течение второго квартала авиационное подразделение поставило в общей сложности 56 самолетов, в то время как за тот же период прошлого финансового года было поставлено 49 воздушных судов. Из 56 изготовленных самолетов 35 составили бизнес-джеты, 20 - коммерческие самолеты и



1 самолет-амфибия (во втором квартале 2010 года было поставлено 30 бизнес-джетов, 18 коммерческих самолетов и 1 самолет-амфибия).

Также на 20% вырос объем портфеля заказов Bombardier Aerospace, достигнув по состоянию на 31 июля 2011 года \$ 23 млрд., по сравнению с \$ 19,2 млрд. на 31 января 2011 года. Bombardier Aerospace получил 86 чистых заказов за второй квартал 2011 года, по сравнению с 29 за аналогичный период предыдущего года. Из 86 чистых заказов 43 на деловые самолеты (56 новых заказов и 13 аннулированных) и 43 новых заказа на коммерческие самолеты. За аналогичный период прошлого финансового года было получено 14 чистых заказов на самолеты деловой авиации и 15 новых заказов на коммерческие самолеты.

Подразделение Business Aircraft продолжило наблюдать рост уровня заказов во втором квартале 2011 года. В заказы, полученные в этом периоде, включен твердый заказ на 10 самолетов Global 8000 от швейцарского оператора VistaJet стоимостью \$ 650 млн.

## Без высшего

Российские авиационные власти посчитали, что углубленное образование летчикам гражданской авиации ни к чему, и решили в два раза сократить срок их обучения, пишут Известия. Хотя о полной ликвидации высшего образования речь пока не идет — каждый будущий пилот будет решать для себя сам, учиться ли по ускоренной программе или получить фундаментальную подготовку.

По словам представителя Минтранса, сейчас пилоты в России учатся слишком долго, и это дорого обходится государству. Поэтому чиновники решили поддержать внедрение в России программы MPL (Multi-Crew Pilot License — подготовка пилотов к работе в составе многочленного экипажа), разработанной специалистами Международной организации гражданской авиации (ICAO). В результате всего за 18 месяцев можно будет получить свежее обученного пилота, способного летать на самолетах конкретного типа. Уже с сентября в России начнут готовить пилотов по этой программе, уверяют в ведомстве Игоря Левитина.

В Минтрансе пока с осторожностью подходят к собственным инициативам, поэтому решено допускать к обучению по MPL только студентов, проучившихся не меньше двух лет в любом техническом вузе.

Судя по всему, окончательное решение о судьбе высшего образования для российских пилотов будет принято после первых результатов подготовки кадров по программе MPL.

Споры о том, нужно ли высшее образование пилотам или нет, в нашей стране ведутся уже более 50 лет. В 1970-х годах летчиков готовили в училищах, и занимало это два года. Сейчас помимо училищ (срок обучения — около трех лет) пилотов также



готовят два высших учебных заведения — в Санкт-Петербурге и Ульяновске, где курсанты учатся пять лет. Программа первого курса практически не отличается от предлагаемой в любых других институтах: преподаются гуманитарные, социально-экономические, математические, естественно-научные, а также общепрофессиональные дисциплины. Изучение специальных предметов начинается только на втором курсе, а непосредственно летная подготовка — с третьего. Зато выпускники получают диплом и свидетельство линейного пилота гражданской авиации, которые дают право переучиваться практически на любой самолет, что не могут сделать их коллеги, не имеющие высшего образования.

Ректор Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации Сергей Краснов считает неправильным уничтожить высшую школу подготовки пилотов. В то же время, по его словам, ВУЗ уже со следующего года планирует сократить

программу подготовки пилотов до четырех лет.

В качестве примера того, как надо готовить летчиков, генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев привел США и Европу. Там достаточно отучиться два года, после чего, получив лицензию на легкомоторный самолет, надо налетать 1,5 тыс. часов — на это уходит еще полтора-два года. То есть через 3–4 года можно стать обладателем лицензии пилота, который может летать на современных Boeing и Airbus.

Как пояснили «Известиям» в Минобрнауки, отказ от высшего образования потребует внесения изменений в государственный образовательный стандарт подготовки пилотов для гражданской авиации. Росавиация сейчас разрабатывает свои предложения по изменению системы подготовки пилотов. Однако чиновник ведомства, занимающийся этим вопросом, отказался раскрывать подробности.

## Ставропольский аэропорт интересен бизнес-авиации

Как стало известно „Коммерсанту“, несколько компаний проявляют интерес к проекту модернизации аэропорта в Ставрополе. Инвесторы заявляют, что готовы войти в проект на условиях долгосрочной аренды или акционирования находящегося в краевой собственности предприятия и ждут только положительного решения чиновников. Те, в свою очередь, настаивают, что в предложениях «пока мало конкретики».

По меньшей мере три компании ведут переговоры с властями Ставрополя о своем возможном участии в проекте модернизации аэропорта в Ставрополе. Одним из потенциальных инвесторов, заявивших в последнее время о намерении поучаствовать в редевелопменте аэропорта, является питерское ООО «Топ проперти инвестментс» (TPI Group, занимается управлением инвестициями). Как сообщил „Ъ“ управляющий партнер TPI Group Андрей Титченко, при участии европейских банков и фондов только до 2014 года в аэропорт может быть инвестировано 105 млрд руб. В целом инвестпроект рассчитан на 20 лет и предусматривает строительство нового аэровокзального комплекса со всей инфраструктурой и системами обслуживания пассажиров и авиаперевозчиков, создание сервисного и ремонтного центра для импортной и отечественной авиатехники. «Мы планируем создавать аэропорт прежде всего под бизнес-джеты или частные самолеты малой вместимости. На крупных перевозчиков нет смысла делать ставку: с ними сложно договориться по тарифам на обслуживание или авиаГСМ, маржа с каждого рейса не превышает \$1,5 тыс., а громадного пассажиропотока в Ставрополе не будет. При обслуживании премиум-сегмента доход сервисных компаний с рейса может составлять \$20–30 тыс.», — поясняет господин Титченко.



По его словам, условием входа в проект является долгосрочная аренда аэропорта (до 50 лет) или акционирование ГУПа с последующей продажей инвесткомпаниями. Проект находится на согласовании в краевой администрации. «Мы готовы инвестировать уже сейчас, чтобы успеть выполнить часть работ к сочинской Олимпиаде и принять часть турпотока, однако пока соответствующего решения нет», — комментирует ситуацию представитель TPI Group.

На сходных условиях (акционирование и доля в УК не меньше 75%, ориентация на бизнес-авиацию) готова привлечь инвестиции и ставропольская ГК «Олир». По словам представителя ГК, переговоры об этом ведутся с краевым министерством промышленности и транспорта, возможный объем вложений — более €150 млн.

Проявили интерес к проекту и профильные инвесторы — переговоры с властями начал «БазэлАэро». «Нам

интересна в плане управления связка аэропортов Ставрополь — Минводы, что мы активно и обсуждаем с руководством Ставропольского края», — сообщил „Ъ“ представитель «Базэла», отметив, что о конкретных решениях «говорить пока рано».

«БазэлАэро» — заведомо более предпочтительный для властей инвестор, и все будет зависеть от их готовности войти в проект, отмечает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. «Это вполне укладывается в их стратегию и позволит развивать свои авиакомпании (АЛК и Sky Express. — „Ъ“), „БазэлАэро“ способен привлечь в Ставрополь и новых перевозчиков. Есть свои резоны и у других проектов, учитывая близость Минвод и необходимость специализации аэропортов. Другое дело, что вся бизнес-авиация сейчас в Москве и пока сложно кого-то убедить в целесообразности летать в Ставрополь на бизнес-самолетах», — говорит эксперт. По словам аналитика «ТКБ капитал» Анатолия Высоцкого, масштабные инвестиции в аэропорт маловероятны. «Пассажиропоток вряд ли будет высоким, в этой ситуации окупаемость проектов — под большим вопросом», — отмечает эксперт.

Аэровокзальный комплекс построен в середине 70-х годов, пропускная способность — 130 пассажиров в час и 35 т грузов в сутки. ВПП аэропорта имеет ограничения на прием самолетов с низко расположенными двигателями, работы по реконструкции включены в федеральную программу, но финансирование в объеме 1,2 млрд руб. планируется только в 2013–2015 годах. По словам представителя TPI Group, если законодательные ограничения будут сняты, компания намерена инвестировать и в реконструкцию ВПП.





## Негостеприимный Сочи

Руководитель Российского космического агентства Владимир Поповкин неожиданно стал жертвой разборок руководства сочинского аэропорта с неугодной авиакомпанией.

Инцидент произошел 24 августа. Глава Роскосмоса проводил отпуск в Сочи, где его настигло известие об аварии космического грузовика «Прогресс». Поповкин решил срочно ехать в Москву, за ним выслали Ту-134, принадлежащий Центру подготовки космонавтов. Рейс обслуживала компания «Стримлайн ОПС» — оператор рынка деловой авиации.

Как явствует из отчета компании «Приоритет-Авиа» (она выполняла представительские услуги для «Стримлайна» в сочинском аэропорту), борт РФ 65151 приземлился в Сочи в 20.20. К 21.45 самолет был заправлен горючим и диспетчер разрешил посадку пассажиров. Но пока Поповкина везли по летному полю, по распоряжению диспетчера от самолета отогнали трап, объяснив, что его нужно подать к другому самолету. «Трап при этом проследовал в гараж», — говорится в отчете «Приоритет-Авиа».

Поповкин решил забраться в самолет по технологической лестнице. После этого командир воздушного судна вызвал буксир для транспортировки самолета со стоянки. Диспетчер ответил, что буксир придет минут через 15, потому что вся техника задействована на обслуживании рейсов. Буксир к самолету не подошел ни через полчаса, ни через час. Тогда Поповкин пригласил на борт директора компании «Приоритет-Авиа» Елену Сафарову.

После того как Елена Сафарова лично объяснила ситуацию главе Роскосмоса, он стал звонить руководителю Федерального агентства воздушного транспорта — это также отражено в отчете

«Приоритет-Авиа». О чем говорил Поповкин с Александром Нерадько, можно только догадываться — в Роскосмосе ситуацию комментировать отказались, информации от Нерадько получить не удалось. По-видимому, звонок помог ускорить процесс: буксир приехал к самолету Поповкина. Как говорится в отчете, время ожидания буксира составило 1 час 45 минут.

Управляющий директор ОАО «Международный аэропорт Сочи» Евгений Цыбанов заявил «Известиям», что 24 августа его в аэропорту не было и постфактум он с ситуацией не разбирался. По информации «Известий», сразу после инцидента Цыбанов написал заявление об увольнении.

Сергей Лихарев заверил «Известия», что Цыбанов увольняется по другой причине. Инцидент с бортом Поповкина Лихарев объяснил нерасторопностью менеджеров компании «Стримлайн».

По словам генерального директора компании «Стримлайн» Александра Чепурнова, весь комплекс аэропортовых услуг в Сочи был заказан и оплачен вовремя.

— Дело тут в противоречиях нашей компании с администрацией аэропорта, — пояснил ситуацию Чепурнов. — В 2010 году они провели конкурс, выбрав единую компанию для обслуживания бизнес-авиации, и всем остальным сказали работать с этой компанией. Это является нарушением антимонопольного законодательства. Но мы согласились работать с этой компанией, попросив только, чтобы наши представители присутствовали в аэропорту, контролируя обслуживание наших рейсов. Нам отказали.

Получив отказ, «Стримлайн» обратился с жалобой

на действия администрации сочинского аэропорта в управление ФАС по Краснодарскому краю.

— Суть жалобы заключалась в том, что аэропорт является естественной монополией и отказывает нам в аэропортовом обслуживании, — рассказывает Чепурнов. — 17 августа этого года ФАС приняло решение, что аэропорт нарушил законодательство. После этого сочинский аэропорт прислал нам договоры, которые мы подписали и направили им заявки на рейсы. 24 августа как раз был наш первый рейс в Сочи после подписания договора. Вот они нам и показали все, на что способны. Но того, что произошло, я, честно говоря, не ожидал.

Действия администрации сочинского аэропорта уже не в первый раз оказываются в центре внимания правительственных чиновников. В октябре прошлого года делегация Международного олимпийского комитета побывала в Сочи инспекцией олимпийских объектов. По итогам визита в оргкомитет «Сочи-2014» была отправлена жалоба на тарифы аэропорта будущей столицы зимней Олимпиады. В жалобе говорилось, что счет за обслуживание самолета, прилетавшего в Сочи на один день, составил €7 тыс., тогда как в европейских аэропортах тот же набор услуг стоит €800.

Оргкомитет «Сочи-2014» передал жалобу вице-премьеру Дмитрию Козаку, курирующему вопросы подготовки к Играм. Тот передал ее вице-премьеру Сергею Иванову, который поручил Минтранс урегулировать вопрос. Минтранс принял меры, в результате которых самолеты, на которых в феврале этого года в Сочи прилетели участники Кубка Европы по горным лыжам, аэропорт обслужил с 20-процентной скидкой.

Источник: Известия



## Аэропортовая инфраструктура – главный тормоз бизнес-авиации в России

Президент Группы компаний «АВКОМ» и вице-президент ОНАДА Евгений Бахтин рассказал о проблемах деловой авиации в аэропортах России.

**Евгений Юрьевич, можно ли подвести предварительные итоги летней навигации для АВКОМ-Д в частности, и для МАУ в целом. И насколько цифры совпадают с прогнозом аналитиков.**

Конечно, еще рано подводить какие-то итоги летней навигации, принимая во внимание, что август–начало сентября традиционно являются пиковыми сезонными всплесками активности движения воздушных судов Деловой авиации в России. Однако уже сейчас можно сказать, что наблюдается уверенный позитивный рост объемов работы Деловой авиации во всех аэропортах МАУ, хотя и темпы годового прироста в 10-15%, далеки от впечатляющих 45% в середине нулевых годов этого столетия.

**Как Вы считаете, будет ли иметь развитие последняя тенденция, которая сложилась во Внуково, а именно возврат авиаперевозчиков, выполняющих полеты на отечественной авиатехнике?**

Возврат авиаперевозчиков деловой авиации, эксплуатирующих устаревшую российскую авиатехнику, во Внуково после завершения ремонта ВПП был вполне предсказуем и закономерен. Несмотря на запрет Внуково на выполнение полетов самолетов Ту-134 ночью, слотовые и другие ограничения, Внуково продолжает оставаться наиболее привлекательным аэропортом для клиентов бизнес-авиации вследствие прекрасной многополосной автодороги, соединяющей Центр города и аэропорт, а также транспортной близости



к престижно-элитным поселкам, расположенным в районе Рублево-Успенского шоссе, где проживает подавляющее большинство пользователей деловой авиации. В то время, как поездка из центра города до а/п Шереметьево или Домодедово даже на автомобилях со спецсигналами может оказаться непредсказуемо долгой и занимать от 1,5 до 3-х часов, проехать во Внуково можно почти всегда за один час. Правда, потом можно просидеть в собственном самолете пару часов в ожидании слота, но это уже детали, главное – это ощущение клиента, что он быстро добрался в аэропорт без утомительных, выматывающих все нервы московских дорожных пробок.

**Возможно, что авиакомпания с отечественными самолетами будут искать более «дешевый» вариант для базирования. Готов ли их принять Домодедово?**

Четко работающий аэропорт Домодедово с двумя независимыми ВПП способен принять практически все количество бизнес-рейсов МАУ, а терминал

АВКОМ-Д способен обслужить всех пассажиров таких рейсов, что было доказано нами в процессе временного перебазирования ВС бизнес-авиации на время ограничения полетов во Внуково по ремонту ВПП. Следует помнить, что аэропорт Домодедово является единственным бесслотовым аэропортом МАУ для бизнес-самолетов. На практике это означает, что владелец или оператор ВС бизнес-класса может прилететь или улететь от нас в любое время суток без предварительных согласований, получения слота (назначенного времени прилета/вылета), не нервничать из-за опоздания и пропуска слота, не томиться в терминале или на борту в ожидании разрешения на вылет. Разумеется, одной из ключевых проблем операторов деловой авиации продолжают оставаться цены на аэропортовое обслуживание, и в этом отношении обслуживание в Домодедово, предлагаемое по принципу «разумные цены за качественное обслуживание», выгодно отличается от других аэропортов МАУ.

**Как Вы считаете, когда терминалы бизнес авиации, работающие в узком сегменте, получат «равные условия» для конкуренции? И необходимо ли это?**

Проблемы развития аэропортовой инфраструктуры, точнее отсутствие аэропортовой инфраструктуры, для деловой авиации в России в настоящее время становятся главным тормозом развития бизнес-авиации России. Глубокие различия в технологии обслуживания воздушных судов и пассажиров бизнес-авиации и коммерческих авиакомпаний давно привели весь авиационный мир к созданию в аэропортах изолированных от аэровокзальных комплексов регулярной авиации отдельных зон для АОН, в которых работают на конкурентной основе, как правило, 5-10 операторов наземного обслуживания бизнес-авиации с собственными перронами, ангарами, мини-терминалами. Более того, для исключения монополизма и создания конкурентной среды, законодательством США и Евросоюза прямо запрещена эксплуатация аэропортов, имеющих менее двух альтернативных операторов наземного обслуживания. В России только в аэропортах Внуково, Домодедово и Шереметьево работают операторы наземного обслуживания, владеющие специализированными комплексами и предоставляющие сертифицированное наземное обслуживание владельцам и операторам частных самолетов по общемировым стандартам по рыночным ценам, адекватным спросу и сделанным инвестициям и эксплуатационным затратам.

В МАУ между аэропортами существует определенная конкуренция, в некоторой степени сдерживающая безудержный рост цен на обслуживание. В остальных российских аэропортах бизнес-самолеты обслуживаются по технологии рейсов



авиакомпаний, т.е. надлежащее обслуживание для бизнес-джетов не только не предоставляется, но при этом еще, как правило, владельца или оператора обязывают оплатить счет за обслуживание не в аэропорт, а через аффилированную с руководством аэропорта посредническую фирму, которая от себя выставляет счет оператору с «накруткой» до 900% от стоимости выполненного аэропортом обслуживания. При этом посредническая фирма не имеет ни оборудования, ни квалифицированного персонала, ни сертификатов, ни лицензий на аэропортовую деятельность по аэропортовому обслуживанию, хотя и выставляет счета за такое обслуживание. Удивительно, что ни Росавиация, ни Ространснадзор, ни другие надзирающие органы не видят такие грубые нарушения работы в авиации организаций без сертификатов и лицензий, хотя, по-видимому, прав был К.Маркс, отмечая прямую связь между снижением или исчезновением сдерживающих факторов по мере роста нормы прибыли.

Монополизм положения аэропорта, назначающего такого монопольного посредника, позволяет

совершенно бесконтрольно устанавливать предельные цены на обслуживание АОН. Так, например, как пожаловался мне один из иностранных операторов, выполнивший в августе 2011 г. полет в Сочи на легком самолете Phenom-100 (МВВ 3,950кг), он получил счет только за наземное обслуживание в 1,975.00 евро, что превышает цену обслуживания такого самолета в самых дорогих аэропортах Европы – аэропортах Швейцарии приблизительно в 12 раз. Причем никакого обслуживания по стандартам наземного обслуживания бизнес-авиации предоставлено не было, а на робкий вопрос об обоснованности цены был получен стандартный ответ советских времен: «не нравится – не прилетайте». В этой связи можно только посочувствовать Делегации МОК, посетившей Сочи весной этого года и пожаловавшейся руководству страны на превышение аэропортового счета за обслуживание самолета МОК над Европейскими ценами всего-то в 8 раз. И вся эта ценовая вакханалия происходит в полном отсутствии в аэропорту квалифицированных операторов и инфраструктуры (ангары для хранения ВС, перрон, отдельный мини-терминал) для наземного обслуживания бизнес-авиации и АОН.

Российским аэропортам еще только предстоит пройти цивилизованный путь развития инфраструктуры АОН: выделение зон АОН в аэропорту с предоставлением возможности создания комплексов наземного обслуживания в такой зоне нескольким конкурирующим операторам наземного обслуживания.

Это единственный путь, позволяющий повысить безопасность полетов Деловой авиации и АОН, а также оживить работу региональных и местных аэропортов. И этот путь российская деловая авиация должна пройти как можно быстрее.

## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе.



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 29 августа по 4 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	38	14	17	52	10	40	32	125
Великобритания	28	85	181	97	6	37	16	225
Франция	23	301	178	86	6	49	437	249
Италия	27	214	79	79	1	46	545	144
Австрия	22	1	3	1	0	7	21	56
Швейцария	41	51	35	53	2	7	36	124
Россия	41	15	171	49	6	5	8	341

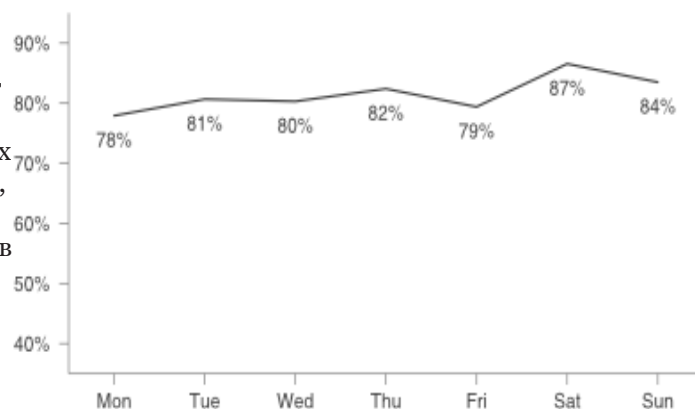
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 29 августа по 4 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	13	3	8	4	0	2	5	10
Великобритания	4	52	40	21	0	5	2	52
Франция	6	8	26	10	5	10	4	31
Италия	4	12	8	12	2	7	2	14
Австрия	4	0	5	4	0	2	4	11
Швейцария	2	4	18	7	2	2	0	18
Россия	7	3	26	20	7	7	2	38

### Индекс наличия свободных самолетов

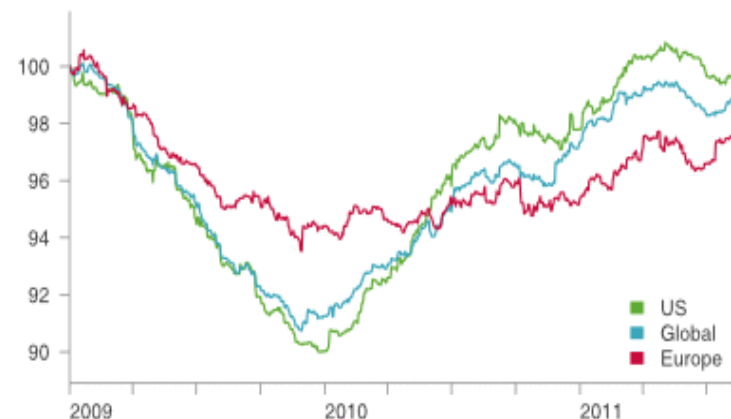
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

### Индекс стоимости летного часа.

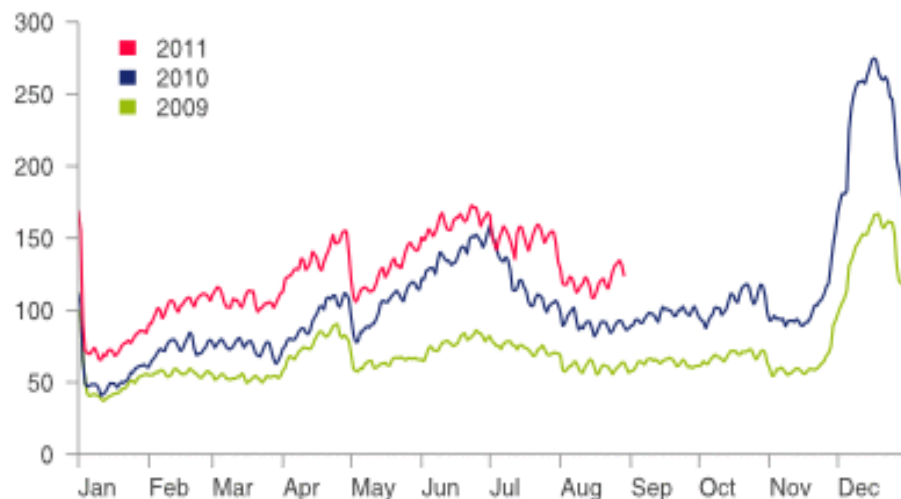
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1567	€ 1613	€ 1627
Cessna Citation Excel	€ 2905	€ 2739	€ 2705
Bombardier Challenger 604	€ 4730	€ 4744	€ 4767

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

### Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ницца - Олбия	275
2	Ницца - Ибица	204
3	Олбия - Ницца	168
4	Лутон - Ницца	145
5	Ницца - Наполи	140
6	Ницца - Ле Бурже	130
7	Ницца - Женева	127
8	Малага - Ницца	121
9	Наполи - Ницца	107
10	Ле Бурже - Ницца	101

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.