



На минувшей неделе многие производители сообщали о получении локальных сертификатов на свои бизнес-джеты и, соответственно, прогнозировали удачные продажи. И хотя общий фон не столь радужен для оптимистических прогнозов, появление новых машин всегда приятно. Уже летом в конкурентную борьбу за суперсредний класс вступает Bombardier Challenger 350, за европейский рынок – Cessna Sovereign+, а на вертолетном рынке развернется настоящая баталия: Bell 505 против Robinson R66.

NetJets официально объявила о получении разрешения на работу в Китае. Компания сформировала для рынка Поднебесной весьма перспективные продукты, которые должны в корне изменить ситуацию на рынке и сделать перелеты внутри страны весьма доступными. Осталось за малым – получить сертификат типа и «укомплектовать» парк современными джетами. Будет очень интересно наблюдать за конкуренцией на этом лакомом рынке, учитывая, что американский долеговой оператор не единственный крупный зарубежный игрок, пожелавший развивать бизнес в Китае.

На этой неделе BizavNews стал информационным партнером сразу двух крупнейших мероприятий: Форума деловой авиации в Москве и III Балтийского форума деловой авиации в Юрмале. Подготовка к обоим мероприятиям идет полным ходом и уже понятно, что дискуссии ожидаются жаркими и весьма полезными для нашего сегмента, особенно в таких непростых условиях, которые мы с вами сейчас наблюдаем.



Citation Sovereign+ получил сертификат EASA

Европейский дебют Sovereign+ состоялся в мае текущего года в рамках выставки EBACE-2014, хотя в марте 2014 года новый бизнес-джет совершил демотур по России и Казахстану

стр. 17



На шаг ближе к Поднебесной

NetJets China получила разрешение на работу в Китае, следующий шаг – свидетельство эксплуатанта, который позволит компании начать операционную деятельность

стр. 18



Деофшоризация самолетов бизнес-авиации

В настоящее время российские власти реализуют комплекс мер, направленных на деофшоризацию и стимулирование роста российской экономики

стр. 19



Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: -29,4%; Индекс спроса в Европе: +2,7%

стр. 21

ЭТИМ ВСЕ СКАЗАНО



Тулпар Интерьер Групп предлагает новую услугу

Тулпар Интерьер Групп расширяет свою продуктовую линейку. С июня 2014 года у компании появляется новый вид услуги – нанесение защитного гидрофобного покрытия Permagard на все виды воздушных судов коммерческой и деловой авиации, включая вертолеты.

Защитное покрытие Permagard – это премиальный полимерный продукт, произведенный на основе новейших инновационных технологий. Permagard обеспечивает длительную и устойчивую защиту лакокрасочного покрытия воздушных судов, срок перекраски воздушных судов возрастет с 5-7 до 10-12 лет, количество моек уменьшается на 50%, достигается экономия топлива, потускневшее лакокрасочное покрытие становится глянцевым.

Первое нанесение на воздушное судно защитного покрытия Permagard было выполнено Тулпар Интерьер Групп в мае 2014 года. 12 мая компания, осуществляющая деятельность в сфере производства VIP-интерьеров воздушных судов, передала заказчику очередной вертолет Ми-8 в версии VIP. На данном вертолете Тулпар Интерьер Групп впервые в России применила защитное гидрофобное покрытие Permagard. Защитное покрытие Permagard одобрено EASA.

Тулпар Интерьер Групп является одним из лидеров отечественного авиастроения в сфере разработки, производства и ремонта авиационных интерьеров. Компания Permagard является одним из мировых лидеров по производству премиальных защитных покрытий.



Тел./Факс: +7 (812) 240-0288
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLJPHX
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

В едином стиле

Компания Jet Aviation в рамках программы корпоративного ребрендинга и глобальной реконструкции собственных объектов в Европе, Ближнем Востоке, Азии и Африке сообщает о начале работ в FBO Дубай и Джидде. Согласно концепции компании, все терминалы и ангарные комплексы после реконструкции должны соответствовать единому корпоративному стилю. Первыми в рамках программы обновленные терминалы получили FBO в Женеве и Цюрихе.

Реконструкция FBO в Дубай совпала с ремонтом взлетно-посадочной полосы Международного аэропорта Дубай, поэтому основной бизнес-трафик Jet Aviation пришелся на новый комплекс в Al Maktoum International Airport (Dubai World Central), который по оснащению практически не отличается от FBO в Международном аэропорту Дубай. Он включает в себя пассажирский терминал с двумя залами, с собственными службами для прохождения таможенного и иммиграционного контроля, а также технический центр.

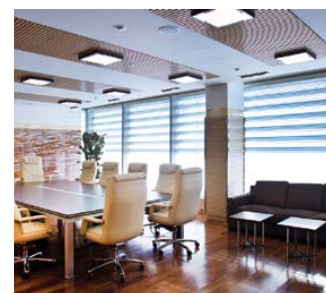
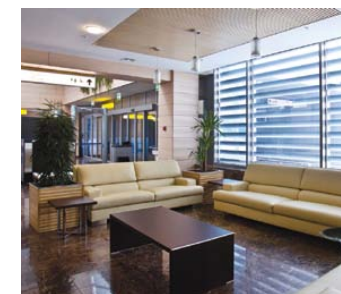
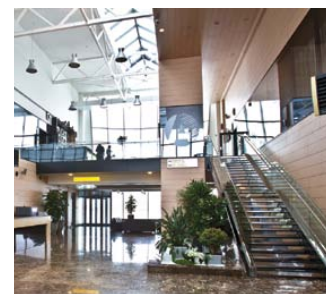
А в будущем компания планирует открыть топливо-заправочную станцию. Кроме этого, как отмечают в компании, в Al Maktoum отсутствуют какие-либо ограничения по слотам, что сделает работу FBO более эффективной. Со временем Jet Aviation полностью перенесет в аэропорт Al Maktoum и услуги по ТОиР.

Тем не менее, Jet Aviation не хочет полностью уходить из Международного аэропорта Дубай, который параллельно с комплексом в Al Maktoum International Airport будет обслуживать пассажиров. Открытие реконструированного FBO запланировано на июль 2014 года.

В Джидде обновленный комплекс также откроется к середине лета. Изменения коснутся исключительно внешнего вида пассажирского терминала. Также компания расширит количество стоянок, а в начале следующего года планируется начало строительства нового ангарного комплекса.



КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

Вертолет за полцены

Вертолетная компания «Аэросоюз» запускает серию летних акций, которые призваны популяризировать вертолетное движение. Эти акции должны сделать приобретение вертолета удобнее. Первая из таких акций, действующая до 30 июля, – рассрочка при покупке любой модели вертолета Robinson.

Как рассказала BizavNews директор по маркетингу компании «Аэросоюз» Ирина Наумова, акция распространяется на все вертолеты марки Robinson. «Рассрочка – это распространенный механизм продаж, и вертолетная компания «Аэросоюз» внедряет его на рынке. После заключения договора и оплаты

50% стоимости клиент может забирать свой вертолет и пользоваться им, выплачивая остальную сумму равными платежами», – комментирует г-жа Наумова.

Вертолеты находятся на складе в Москве, поэтому практически сразу после оплаты первоначального взноса покупатель сможет забрать винтокрылую машину.

По предварительным данным в 2013 году «Аэросоюз» поставил российским клиентам около 70 вертолетов Robinson.



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association

МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Операторы и брокеры должны договориться

17 июня 2014 года Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации приглашает всех заинтересованных членов организации принять участие в рабочей встрече, посвященной вопросу договорных отношений между операторами и брокерами.

Главный вопрос, выносимый на обсуждение, – размер и условия применения штрафных санкций

оператором и ответственность каждой из сторон в случае отмены рейса или изменения условий его выполнения.

По итогам встречи планируется подготовка циркуляра ОНАДА с рекомендациями операторам и брокерам по составу соответствующих пунктов договора. К участию приглашаются только члены ОНАДА.



Jetexpo 9th International BizAv Show

Moscow

4-6 september 2014

*Top Business Aviation Show
in Eastern Europe and Asia*

*more than 30 aircraft and helicopters
more than 80 world leading companies
more than 8000 visitors*



Organized by  **Vnukovo-3**

Phone: +7 495 648 2806 www.jetexpo.ru

E-mail: info@jetexpo.ru

G650 обслуживат в Базеле

Вслед за получением в мае 2014 года сертификата EASA на техническое обслуживание бизнес-джетов Gulfstream G650, швейцарский провайдер услуг ТОиР Jet Aviation Basel (входит в группу компаний Jet Aviation), сообщает выдаче аналогичного документа американскими авиационными властями (FAA). В соответствии с сертификатом компания получила возможность проводить базовое и техническое обслуживание самолетов Gulfstream G650, а также переоборудование и ремонт салонов самолетов, зарегистрированных в США.



В настоящее время Jet Aviation Basel является одним из самых крупных игроков на рынке переоборудования самолетов. Сейчас в компании работает более 1600 человек, которые трудятся в собственном техническом центре в Базеле, где выполняются практически все работы. Jet Aviation Basel имеет сертификаты на выполнение работ на самолетах нового поколения Airbus A380 и Boeing 747-8, а также Airbus ACJ319, ACJ320, ACJ330, ACJ340 и Boeing B737, B757, B767, B747-400. Jet Aviation Basel также одобрен как сервисный центр компаний Airbus, Boeing, Bombardier, Dassault и Gulfstream и имеет 21 сертификат от авиационных властей различных стран.

Что же касается самолетов Gulfstream G650, то в настоящее время производитель передал заказчикам 65 машин, две трети из которых эксплуатируются именно в США.

Greenpoint Technologies стал французским

Французская компания Zodiac Aerospace закончила юридическое оформление сделки по приобретению крупнейшего американского провайдера услуг по комплектации интерьеров и ТОиР бизнес-джетов Greenpoint Technologies (входит в Greenpoint Aerospace). Greenpoint Technologies является центром комплектации компании Boeing Business Jet (BBJ) с 1988 года. Именно здесь свой новый интерьер получают многие из бизнес-джетов семейства BBJ, включая Boeing 747-8VIP.

Штаб-квартира компании находится в городе Кирклэнд всего в нескольких минутах от завода Boeing в Сиэтле, а также в Дентоне (Техас). Одно из последних инновационных решений компании – Aeroloft System для самолетов Boeing 747. Благодаря технологии Aeroloft System существенно увеличится площадь салона за счет использования пространства между верхней и основной палубой самолета.

В компаниях не разглашают детали сделки. Известно, что Zodiac Aerospace входит в число крупнейших компаний, занимающихся проектированием и созданием дизайна интерьеров и элементов салона и систем безопасности воздушных судов. Сейчас в компании работают приблизительно 30000 сотрудников. По итогам 2012/2013 финансового года выручка компании составила 3,9 млрд. евро. В компании Greenpoint Technologies в настоящее время работает 450 человек, а годовой доход компании не превышает \$150 млн.

Как отмечается в официальном релизе Zodiac Aerospace, приобретение Greenpoint Technologies даст компании возможность укрепиться на рынке проектирования и установки VIP и VVIP интерьеров, используя широкий опыт Greenpoint Technologies в вопросах сертификации и разработок в дизайне и создании элементов интерьера — бортовых кухонь, кресел, освещения и др.



Экспортно-импортный банк США на грани закрытия

Экспортно-импортный банк США (Ex-Im Bank) в этом году поставил себе цель удвоить финансовую поддержку бизнес-авиации и коммерческих вертолетов. И это несмотря на то, что после 30 сентября 2014 года его деятельность может быть заморожена.

Ранее это независимое федеральное агентство было известно работой в авиационной отрасли главным образом финансированием экспортных продаж самолетов Boeing, но в последнее время банк расширяет деятельность в области деловых самолетов и вертолетов.



По состоянию на декабрь 2013 года Экспортно-импортный банк предоставил финансирование на \$ 1 млрд. для поддержки экспорта таких производителей, как Beechcraft, Gulfstream и Sikorsky. В этом году уже одобрены кредиты на \$ 740 млн., и в настоящее время к концу года планируется выйти на уровень \$2 млрд.

Однако расширению деятельности банка противостоит мощная фракция в Конгрессе, которая к концу финансового года хочет лишит агентство полномочий санкционировать такие кредиты. В 2012 году банк выдержал подобные нападки, и тогда большинство в Конгрессе проголосовало за продление полномочий организации по финансированию экспорта из США еще на три года. Это решение истекает 30 сентября и позволяет противникам банка его закрыть.

По мнению противников, управляемый государством банк вмешивается в деятельность финансового сектора, который, по идее, должен регулироваться свободным рынком. И это приводит к «клановому капитализму», при котором крупные корпорации пользуются ресурсами налогоплательщиков. В ответ на это представители банка заявляют, что организация обеспечивает финансирование экспорта там, где есть рыночные пробелы, и налогоплательщики никак не страдают, так как каждый год агентство возвращает излишки средств в Казначейства США.

По словам главы Gulfstream Ларри Флинна, кредиты агентства имеют решающее значение для экспорта компании. Так, например, недавно производитель с помощью банка продал самолет клиенту из Африки.



ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

7-я международная конференция
3 сентября 2014 года, Москва

Форум деловой авиации — крупнейшая в России и СНГ ежегодная конференция, являющаяся традиционным местом встречи ведущих профессионалов отрасли.

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ

- Тенденции рынка деловой авиации в России и мире.
- Развитие наземной инфраструктуры и ТОиР воздушных судов ДА.
- Оптимизация расходов в условиях конкурентного рынка.
- Опыт крупнейших европейских операторов — лучшие практики.

К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

Операторы деловой авиации, представители государственных органов, производителей воздушных судов, аэропортов, хендлинговых компаний, поставщиков продуктов и услуг.

Льготное участие для членов ОНАДА и экспонентов JetExpo.

За дополнительной информацией обращайтесь:
8 495 626-53-29, events@ato.ru, events.ato.ru

Bell-505 сертифицируется в Канаде

Компания Bell Helicopter планирует получить первоначальный сертификат типа в Канаде на новый пятиместный Bell-505 Jet Ranger X.

Сборка первого прототипа и программа летных испытаний будет проводиться на заводе в Мирабель (Квебек), где в настоящее время производятся все гражданские вертолеты производителя, включая Bell-206L4, на проверенных технологиях которого и был спроектирован Bell-505 (трансмиссия, лопасти и др.). Ожидается, что первый полет Bell-505 совершит уже в этом году, а поставки начнутся с 2015 года. Как сообщалось ранее, серийное производство Bell-505 будет организовано на новом заводе производителя в США (Лафаетт, Луизиана).

Bell-505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км и полезной нагрузкой 1500 кг. Ожидается, что базовая цена составит около \$1 млн., с «удобствами» модель будет доступна за \$1,2 млн. (цены 2014 года). В настоящее время портфель заказов на Bell-505 Jet Ranger X насчитывает свыше 200 машин.

Мировая премьера нового вертолета состоялась в феврале на выставке Heli-Expo 2014. Bell-505 Jet Ranger X по задумке производителя должен переосмыслить классификацию вертолетов, создав новый подвид short light single (SLS) – простой легкий одномоторный. Компания анонсировала концепцию SLS в прошлом году на Парижском авиасалоне. Bell ушел с рынка легких одномоторных вертолетов в 2010 году, остановив производство своей культовой модели 206 Jet Ranger после 43 лет производства и поставки более чем 7500 машин.

ABS Jets получили новый Legacy 650

Как стало известно BizavNews, 7 июня 2014 года чешский оператор ABS Jets получил очередной бизнес-джет Embraer Legacy 650 (бортовой номер OK-OWN), который был доставлен в Прагу с завода в Сан-Жозе-дус-Кампус (с посадками в Ресифи и на острове Сал). Перегон воздушного судна осуществлялся собственными силами компании.

Сейчас флот ABS Jets насчитывает около 20 самолетов (собственных и находящихся в управлении),

среди которых Citation Bravo, Phenom 300, Bombardier Learjet 60XR, Embraer Legacy 600/650, а также несколько самолетов Gulfstream и BBJ, которые находятся в управлении оператора. Своими основными рынками, помимо стран Восточной Европы, оператор считает Россию, Украину, а также Объединенные Арабские Эмираты. Сейчас компания является крупнейшим бизнес-оператором Восточной Европы, и как предполагают эксперты, 2014 год компания закончит с позитивными финансовыми результатами.



С бизнес-пассажиров хотят взять еще денег

Глава ассоциации бизнес-авиации Великобритании BVGA предупреждает о «болезни», которая в скором времени может распространиться по всей Европе и значительно увеличит расходы операторов бизнес-авиации. Руководитель BVGA Марк Бейли говорит, что предложение британских властей ввести для деловой авиации дополнительные сборы за приоритетное прохождение пограничного контроля может распространиться на другие страны, которые хотят увеличить свои доходы.

«Правительство Великобритании говорит, что будет взимать плату за «приоритетное обслуживание» или «быстрое прохождение» для бизнес-авиации в аэропортах прилета. Но в этих нововведениях нет ничего такого, и это уже присутствует в обычных FBO. Вся идея работы нашего сегмента строится на особом подходе к клиенту», - сказал Бейли на форуме, организованном Международным советом деловой авиации (IBAC) в рамках EBACE-2014. «Я полагаю, такой подход к деловой авиации будет распространяться по всей Европе и за ее пределами. Это как болезнь».

BVGA планирует оспорить введение отдельного пограничного контроля и уже провела заседание инициативной группы с операторами Великобритании. Генеральный директор ЕВАА Фабио Гамба на этой встрече сказал, что отрасль должна использовать выборы в Европейский парламент, чтобы увеличить осведомленность и обновить восприятие бизнес-авиации среди законодателей.

«Нас не очень хорошо принимали в Брюсселе», - сказал Гамба. «Мы готовим отчеты о том, сколько рабочих мест мы создаем, но они (отчеты) в конечном итоге остаются лежать в куче других бумаг на столе комиссара. Мы должны подойти к ним с другой стороны». Гамба также сказал, что две трети членов в новом парламенте стали новыми людьми. «Мы должны решить, как мы можем предоставить им информацию о нашей отрасли на ранней стадии и заставить их посетить FBO или производителей. Это даст им опыт и знания, в результате которых они будут лучше понимать нашу деятельность».



THINK BUSINESS*

Именно лучшее, вы опережаете конкурентов.
Насладитесь комфортом, скоростью, безопасностью и
надёжностью вертолетов Airbus Helicopters.
Инвестируйте в EC135

Airbus Helicopters Vostok
 119180 Россия, г. Москва
 Якиминская наб., д.4, стр.1
 Тел.: +7 495 663 15 56
 Факс: +7 495 663 15 59
www.airbushelicopters.ru
 *думайте о бизнесе

AIRBUS
 HELICOPTERS

DC Aviation Al-Futtaim расширяет возможности

Совместное предприятие DC Aviation Al-Futtaim (партнерами выступают эмиратская компания Al-Futtaim Group и немецкая DC Aviation) получило официальное одобрение EASA на техническое обслуживание самолетов Bombardier Challenger 604/605, зарегистрированных в Европе. Таким образом, партнеры реализуют долгосрочный план развития в аэропорту Al Maktoum International Airport (входит в Dubai World Central (DWC)).

Ранее DC Aviation Al-Futtaim открыл крупнейший в ОАЭ FBO, который получил одноименное название. Новый авиационный комплекс имеет ангар площадью 5700 кв.м. и пассажирский терминал (1300 кв.м.), который имеет три VIP-лаунджа, вместительный конференц-зал и просторную парковку. Особое внимание при проектировании пассажирского терминала было уделено его отделке. Для парковки воздушных судов предусмотрена стоянка площадью в 7700 кв.м.

Первоначально партнеры планировали обслуживать исключительно собственных клиентов (парк DC Aviation в Дубай сейчас состоит из семи самолетов, включая ACJ), однако в настоящее время данное решение пересмотрено, и компании активно работают по привлечению сторонних операторов для постоянного базирования.

Также, по мнению менеджмента DC Aviation Al-Futtaim, наиболее востребованными услугами в ближайшие несколько лет станет ТОиР. Потому в настоящее время все силы брошены на получения сертификатов от авиационных властей различных государств, чьи реестры наиболее популярны среди владельцев и операторов воздушных судов. Уже в июле 2014 года компания получит соответствующее утверждение от администрации гражданской авиации ОАЭ (GCAA CAR145) на техническое обслуживание самолетов Bombardier семейства Challenger, а в будущем и Global.



Ничего личного

В начале июня 2014 года FAA опубликовала рекомендации, детализирующие запрет использования личных электронных устройств, таких как смартфоны, ноутбуки и планшеты, в кабинах экипажа. Эти дополнения пока применяются для операторов Part 121 (регулярные авиаперевозки) и касаются устройств, которые не были специально одобрены для использования в полете. Запрет был создан, чтобы «гарантировать, что второстепенная деятельность не повлияет на работу с оборудованием кабины или не приведет к потере ситуационной осведомленности во время эксплуатации воздушного судна».

Несмотря на то, что правило пока применяется только к перевозчикам по Part 121, FAA полагает, что операторам Part 135, Part 125 и Part 91K было бы целесообразно включить некоторые из этих рекомендаций в свои стандартные оперативные процедуры.

Для перевозчиков Part 121 запрет фокусируется на «личном использовании членами летных экипажей этих устройств, включая разговоры, набор текста, просмотр биржевых графиков, чтение или доступ к интернету». Другими словами, все личное использование запрещено, или устройство должно находиться в «самолетном режиме».

В прошлом году единственный пилот вертолета в условиях плохой видимости врезался в кран и упал на улицу Лондона. В ходе расследования было установлено, что перед самой аварией пилот набирал текстовое сообщение. В другом случае в 2010 году экипаж авиакомпании Northwest Airlines пролетел мимо аэропорта назначения, потому что пилоты отвлеклись на экран ноутбука, который находился в кабине.



Любой бизнес-джет в паре касаний



Upcast JetBook



Перейдите прямо на страничку приложения, воспользовавшись камерой вашего iPad и размещенным слева QR-кодом. Или наберите Upcast JetBook в App Store.



Футбол объединяет

Компания «FBO RIGA» – провайдер услуг для бизнес-авиации в аэропорту «Рига», входящая в холдинг FCG (Flight Consulting Group), проводит конкурс прогнозов Чемпионата мира по футболу 2014 года среди коллег из бизнес-авиации.

Для участия в виртуальном соревновании нужно зарегистрироваться и сделать свой прогноз на сайте www.riga.aero. Уже завершилась регистрация на первый этап конкурса прогнозов.



123 участника из 67 стран и 31 компании, работающие в сфере бизнес-авиации, уже приняли участие в первом этапе Конкурса прогнозов, проводимого компанией FBO RIGA совместно с информационным партнером Bizavnews. 27 июня будет объявлен победитель первого этапа. 112 участников угадали победу сборной Бразилии в первом матче, а 28 - и результат первой игры.

Результаты игр и рейтинговую таблицу участников можно увидеть на сайте компании.

Главный приз – iPad Air! Ценные подарки также достанутся обладателям второго и третьего мест.

Регистрация на второй этап будет начата 26 июня. Удачи, друзья, и красивого нам всем футбола!

Challenger 350 рвется на рынок

Канадский авиапроизводитель Bombardier сообщает о получении канадского сертификата типа на свой новый бизнес-джет Challenger 350. Тем самым канадские бизнес-операторы уже могут принимать поставки и начать эксплуатацию новых самолетов. В Bombardier рассчитывают получить аналогичный документ от американских авиационных властей (FAA) в течение нескольких недель. Таким образом, Bombardier реально вступил в конкурентную борьбу со своими коллегами по цеху на рынке суперсредних бизнес-джетов нового поколения - с Dassault (Falcon 2000S), Gulfstream (G280) и в будущем с Cessna (Citation Longitude).

В Bombardier не разглашают, каким портфелем заказов располагают в настоящее время. Из официальных источников известно, что новый джет стоимостью в \$26,5 млн. заказали американский долевого оператор

NetJets (75 машин), швейцарская VistaJet (20 машин), американская Flexjet (20 машин) и 10 самолетов приобрела китайская лизинговая компания Minsheng Financial Leasing. Ожидается, что первые Challenger 350, предназначенные для NetJets, приступят к выполнению рейсов уже в августе текущего года.

Challenger 350 был впервые представлен широкой публике в мае 2013 года на женевской выставке EBACE. Новый бизнес-джет получил новые, более мощные двигатели Honeywell HTF7350, каждый из которых имеет тягу 7323 фунта. Внешне новый самолет можно отличить по пассажирским иллюминаторам, которые стали больше, и новым, «скошенным» законцовкам крыльев. Расчетная дальность полета Challenger 350 с восемью пассажирами на скорости 0,8 Маха составляет 3200 морских миль (5926 км). Максимальная скорость полета – 0,82 Маха.



Фото: J.P. Gosselin

Boeing получает второй заказ на BBJ 777-300ER

Дочернее подразделение по производству деловых самолетов компании Boeing – Boeing Business Jets, сообщает о получении второго в текущем году заказа на широкофюзеляжный самолет BBJ 777-300ER. Имя заказчика и дата поставки традиционно не раскрываются.

BBJ 777-300ER имеет площадь пассажирской кабины в 338 кв.м., дальность полета лайнера составляет 17075 км. На сегодняшний день в мире эксплуатируется пять BBJ 777-300ER. Комментируя новый контракт, президент Boeing Business Jet Стив Тэйлор не скрывает своего удовлетворения. «2014 год продолжает оставаться для компании весьма успешным. Клиенты проявляют по-прежнему реальный интерес к нашей продукции, в частности к широкофюзеляжным VIP-лайнерам, и наш новый контракт яркое тому подтверждение. BBJ 777-300ER – оптимальный самолет с непревзойденным уровнем комфорта и дальностью перелета. В этом году это уже второй контракт на данный тип. Мы полны оптимизма и рассчитываем на получение заказов и в будущем», – комментирует Тэйлор.

И все же в компании лукавят. Прошлый год для производителя явно не пошел «в зачет». Согласно данным GAMA за 2013 год, производитель поставил заказчикам лишь семь воздушных судов (пять BBJ и два BBJ2), что в денежном эквиваленте составило \$ 340,5 млн. По итогам 2012 года Boeing Business Jets передал заказчикам 12 полностью оборудованных и готовых к эксплуатации самолетов BBJ, и еще 12 «зеленых» бизнес-джетов были отправлены в центры комплектации интерьеров, включая восемь самолетов BBJ 747-8. Тогда Тейлор, комментируя итоги года, назвал успехи компании потрясающими и сообщил, что общая сумма поставок, осуществленных компаний в 2012 году, составила более 3 миллиардов



долларов. С начала года мы так и не дождались «финального отчета» компании о поставках, включающих как зеленые, так и полностью оборудованные джеты. Хотя такие цифры все равно не совсем корректны. Тот же европейский Airbus Corporate Jets и его бразильский коллега Embraer дают данные только по «зеленым» лайнерам, а у Boeing Business Jets получается, что дважды указываются поставленные самолеты: завод-клиент, центр комплектации-клиент.

Что же касается широкофюзеляжных машин, то судьба BBJ747-8 практически решена. Даже несмотря на то, что в 2014 году стартовый клиент получит свой первый полностью укомплектованный лайнер,

видимо серия в восемь машин, которая уже передана в «зеленом» варианте заказчиком, на этом и закончится. Немного лучше ситуация с BBJ787 Dreamliner. Всего компания имеет в портфеле 14 заказов на Dreamliner (три самолета поставлены), однако аналитики весьма скептически относятся к судьбе самолета в будущем.

Ситуация может измениться с выходом на рынок самолетов семейства BBJ MAX, но это произойдет только в 2018 году.

В настоящее время клиенты заказали 217 самолетов BBJ, из которых 195 машин поставлены клиентам.

FAI rent-a-jet AG продолжает увеличивать флот

Второй по величине бизнес-оператор Германии, компания FAI rent-a-jet AG (входит в FAI Aviation Group), продолжает увеличивать собственный парк воздушных судов. В июне 2014 года компания получила шестой и седьмой самолет Learjet 60, а также четвертый Challenger 604. Это делает FAI rent-a-jet AG крупнейшим эксплуатантом самолетов Learjet 60 в Европе и вторым в мире. На сегодняшний день оператор эксплуатирует 14 воздушных судов, находящихся в его собственности. В текущем году FAI rent-a-jet AG планирует увеличить парк еще на 8-10 машин.

Помимо выполнения чартерных полетов, компания активно работает на рынке медицинской эвакуации, эксплуатируя самолеты Learjet 60, Learjet 55, Learjet 40XR, Learjet 35A. С учетом медицинских бортов, суммарный парк оператора – 25 самолетов, включая «серьезные» джеты Bombardier Global Express и Falcon 7X.

Также FAI rent-a-jet AG сообщает об успешном запуске своего нового инфраструктурного проекта в аэропорту Нюрнберга, получившего название Hangar 7. Общий объем инвестиций в объект составил более \$3,4 млн., а рассчитан комплекс на обслуживание бизнес-джетов различных классов (площадь 5100 кв.м, перрон 4300 кв.м.). Кроме этого, Hangar 7 объединен с FBO и имеет собственную рулежную дорожку, соединенную непосредственно с ВПП. Новый объект обслуживает как собственные воздушные суда перевозчика, так и бизнес-джеты других операторов. В настоящее время дочерняя компания FAI Technik имеет сертификат Part145 и возможность работы с зарубежными реестрами, включая Каймановы острова и Бермуды. В новом центре клиентам будет предложено как базовое техническое обслуживание, так и линейное. Первых клиентов компания примет уже в апреле 2014 года.

По предварительным данным, за прошлый год FAI rent-a-jet AG смогла увеличить доходы на 10% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года (\$ 92 млн.). Наибольший доход (\$ 30 млн.) компания получила от услуг по медицинской эвакуации (дочерняя компания FAI Air Ambulance), главным образом из Афганистана, Судана, Кот д'Ивуара и Сенегала. За этот период был увеличен и медицинский парк компании, который сейчас состоит из двух Challenger 604, двух Learjet 60, двух Learjet 55 и двух Learjet 35.

«Основная задача, стоящая перед перевозчиком в 2014 году – расширение бизнеса на Ближнем Вос-

токе. FAI rent-a-jet AG в конце 2011 года открыла свой филиал в Дубай и параллельно базирувала один из Bombardier Learjet 60 в аэропорту Аль Батин (Абу-Даби). В настоящее время компания находится в процессе получения лицензии на перевозки внутри региона от авиационных властей ОАЭ», – комментируют в FAI Aviation Group. Также в планах компании сохранение позиций на рынке центральноафриканских перевозок. FAI rent-a-jet AG имеет представительства в Абиджане, Дакаре и Энтебе, где располагает собственным флотом из самолетов семейства Learjet.



Jet Aviation обслужит джеты Luxaviation Group

11 июня 2014 года два ведущих европейских провайдера Luxaviation Group и Jet Aviation подписали эксклюзивный договор по наземному обслуживанию всех рейсов люксембургской компании в FBO Jet Aviation по всему миру. Сейчас суммарный парк Luxaviation Group состоит из почти 100 самолетов, и количество рейсов по всему миру в среднем растет от 2 до 4% в месяц.

В соответствии с договором, Luxaviation получит доступ в самые востребованные для полетов бизнес-авиации аэропорты, как в Европе, так и на Ближнем Востоке, США и Азии, где Jet Aviation имеет собственные комплексы. К услугам клиентов Luxaviation предлагается наземное и техническое обслуживание воздушных судов, топливообеспечение, кейтеринг, отели, трансфер и, конечно же, первоклассные пассажирские терминалы. Партнеры не скрывают своего удовлетворения, считая, что подписанное соглашение позволит обеим компаниям предоставить клиентам оптимальный сервис для путешествий.



Luxaviation Group изначально был рядовым бизнес-оператором из Люксембурга с небольшим парком и локальными задачами. В декабре 2011 года компания слилась с немецким бизнес-перевозчиком FairJets, сохранив свое название. После этого и началось становление Luxaviation Group. В июле 2013 года Luxaviation Group приобрела крупного бельгийского оператора Abelag Aviation. Среди активов, которые достались Luxaviation после покупки Abelag Aviation – флот из 17 собственных воздушных судов: два Falcon 7X, три Falcon 2000EX, два Citation Excel, два Learjet 45XR и по одному Citation CJ3, Citation CJ2, Learjet 45 и Challenger 600, а также три Phenom 100 и Beechcraft King Air 200. Еще 16 бизнес-джетов находились в управлении Abelag. Также бельгийский

оператор владел собственным FBO в брюссельском аэропорту (Abelag Aviation Brussels National). Ежегодно Abelag обслуживал более 20000 пассажиров. В начале 2014 года в компании сообщили о приобретении очередного европейского бизнес-оператора – французской компании Unijet.

А в апреле текущего года представители компании официально подтвердили ранее появившуюся информацию о вхождении в группу ключевого бизнес-оператора Великобритании – London Executive Aviation. Из информации, представленной Luxaviation Group, компания London Executive Aviation в альянсе остается независимым оператором, с сохранением бренда и финансовой политики.

Несвобода перемещений

Дефицит квалифицированных авиационных кадров, сообщениями о котором в последнее время пестрят американские СМИ, не столь выражен в остальных регионах мира, которые в целом не испытывают недостатка в пилотах, бортпроводниках и техниках, сообщили руководители авиакомпаний во время генеральной ассамблеи IATA.

В США изменения в регулирующих документах, касающиеся планирования работы и должностных инструкций летных экипажей оказали ощутимое влияние на региональные авиакомпании, которые традиционно являются поставщиком кадров для магистральных перевозчиков. Ассоциация линейных пилотов (Air Line Pilots Association) уже давно утверждает, что как такового дефицита пилотов не существует, недостаток персонала обусловлен нежеланием пилотов работать за вознаграждение американских авиакомпаний, в особенности региональных, которое профсоюзы считают неоправданно низким. В связи с этим наиболее квалифицированные пилоты ищут работу за рубежом.

Роджер Коэн, президент Ассоциации региональных авиакомпаний (RAA), уклонился от обсуждения данного вопроса в рамках ассамблеи, однако признал, что «дефицит летных кадров – это для нас вопрос номер один. И два, и три». Проблема в том, что предыдущие кризисы – Коэн назвал как пример последствия 11 сентября, вспышки атипичной пневмонии и обрушение рынка в 2008 году – приводили к массовым сокращениям летного состава. И сегодня все эти факторы, включая рост североамериканской экономики и изменения в положениях о труде экипажей, создали ситуацию, которую Коэн называет «наиболее неблагоприятной из всех возможных».

Кризис в кадровой сфере вынуждает некоторые компании, являющиеся членами RAA, сокращать про-

возные мощности, говорит Коэн. Так, авиакомпания Republic недавно объявила, что вынуждена припарковать почти три десятка небольших самолетов из-за невозможности набрать летный состав.

В Европе таких проблем нет, доложил президент испанской авиакомпании Vueling Алекс Круз. Точнее, ситуация обратная: Vueling не испытывает никаких затруднений в наборе квалифицированного персонала, несмотря на требование владеть испанским на уровне носителя. «Мы наблюдаем колоссальный избыток кадров, в особенности, пилотов», – отметил Круз. Хотя он говорил непосредственно об Испании, он отметил, что аналогичная ситуация наблюдается в Европе повсеместно.

Круз видит проблему не в недостатке персонала, а в неспособности правительств обеспечить необходимую свободу перемещения трудовых ресурсов. Визовые ограничения во многих странах не позволя-

ют пилотам заполнить бреши там, где есть дефицит. «Мы знаем несколько регионов, где пилоты вполне готовы были бы работать. Это вопрос подвижности, виз и регулирования», – отметил он, отказавшись, однако, уточнить, о каких странах идет речь.

Возможно, одна из этих стран – Россия, в свете законопроекта о внесении изменений в статью 56 ВК о допуске иностранных пилотов к работе в российских авиакомпаниях.

Эти изменения предполагают допуск до 200 иностранных граждан в течение пяти лет для работы в российских авиакомпаниях в качестве командиров воздушных судов и инструкторов. Отраслевые эксперты признают, что приглашение иностранных пилотов – вынужденная мера, вызванная создавшимся в России дефицитом высококвалифицированных летных кадров, однако она не решит проблему.

Источник: АТО



Citation Sovereign+ получил сертификат EASA

Компания Textron Aviation, в которую с недавнего времени входит Cessna Aircraft, сообщает о получении Citation Sovereign+ сертификата типа EASA. Европейский дебют Sovereign+ состоялся в мае текущего года в рамках выставки EBACE-2014, хотя ранее, в марте 2014 года, новый бизнес-джет совершил демотур по России и Казахстану. В компании надеются, что обновленный Sovereign+ повторит успех своего предшественника. В Женеве Textron Aviation уже говорила о получении первых заказов от европейских клиентов, однако количество и сроки поставок первых самолетов пока не известны.

Citation Sovereign+, получивший сертификат FAA в конце 2013 года, является новым поколением одноименного бизнес-джета. В новом Sovereign+ производитель делает акцент именно на «плюсе». Самолет имеет дальность полета 3000 морских миль (приблизительно 5500 км) и рассчитан на 12 пассажиров (9 в стандартном исполнении). Он оснащен усовершенствованной системой кондиционирования салона, авионикой Garmin G5000, автоматами тяги и новой системой управления пассажирским салоном Clairity. Sovereign+ имеет законцовки крыла, которые способствуют увеличению дальности полета и дают самолету возможность набирать высоту более 14000 метров. Максимальная крейсерская скорость Citation Sovereign+ составит 848 км/ч.

Citation Sovereign находится в эксплуатации с 2004 года (в настоящее время летает более 350 самолетов). Он имеет один из самых длинных салонов в своем классе, в стандартной конфигурации вмещает девять пассажиров и хорошо известен своей способностью эксплуатироваться на коротких взлетно-посадочных полосах.

В базовой комплектации самолет обойдется клиенту чуть менее \$18 млн. Как утверждает производитель,

будущий владелец будет оплачивать только прямые эксплуатационные расходы, так как приобретаемый самолет будет автоматически включен в программу послепродажного гарантийного обслуживания. Пакет «Sovereign Shield» нацелен на покупателей бизнес-джетов Citation Sovereign выпуска 2013-14 гг. В течение этого времени владельцы самолетов 2013 года выпуска практически ничего не будут платить за плановое техническое обслуживание и комплектующие. Эта программа позволяет операторам сэкономить более \$ 3500 на 2000 милях полета, по

сравнению с прямыми операционными расходами конкурентов. Cessna имеет сеть из 15 собственных техцентров Citation и 39 уполномоченных сервисных центров, и это дает гарантию, что программа «Sovereign Shield» будет доступна клиентам со всего мира.

В России самолет можно приобрести через официального представителя по продажам реактивных самолетов семейства Citation на территории России и стран СНГ – компанию «ИстЮнион».



На шаг ближе к Поднебесной

NetJets Business Aviation Limited (NetJets China), совместное предприятие американского долевого оператора NetJets и Консорциума китайских инвесторов (во главе с Hony Jinsi Investment Management), а также частного инвестиционного фонда семьи Фунг (Fung Investments), сделало первый серьезный шаг по выходу на китайский рынок бизнес-авиации. В официальном релизе, разосланном СМИ, NetJets China сообщает о получении разрешения на работу в стране, выданного авиационными властями Китая (Civil Aviation Administration of China). Следующим шагом, самым важным для компании, станет получение сертификата эксплуатанта, который позволит NetJets China начать операционную деятельность.

Во время прохождения процедуры сертификации, NetJets China продолжала активную подготовку к началу полетов. Компания полностью укомплектовала штат сотрудников и создала полноценное структурное подразделение. Также были заключены договора с поставщиками топлива, хендлинговыми компаниями и центрами ТОиР. Сейчас в Китае находятся два самолета компании (Hawker 800XP), которые сразу же после получения сертификата эксплуатанта приступят к полетам.

Ожидается, что основной бизнес-моделью NetJets China станет предоставление услуг по долевному владению частными самолетами. Пока NetJets China предлагает клиентам из Китая специальную программу Private Jet Travel Card, позволяющую им путешествовать вне страны и пользоваться всеми преимуществами карточного продукта. Базироваться NetJets China будет в китайском Чжухай.

Генеральный директор NetJets Джордан Ханселл считает, что проекту обеспечен успех. «Одна из вещей, которую сделало китайское правительство, за-



интересовавшая нас – это то, что оно осознало наши возможности по управлению самолетами в других местах, и наше стремление работать на высоком уровне», - сказал он. «Это часть их пятилетнего плана развития отрасли в стране, и, кажется, чиновники понимают, что мы можем помочь здесь поднять стандарты».

Как отмечает Ханселл, окончательные сроки получения долгожданного сертификата - не позднее августа текущего года (ранее назывались сроки конец 2013 года – первый квартал 2014 года, однако в силу разногласий по распределению долей в будущем СП процесс немного растянулся, *прим. BizavNews*).

NetJets не первый зарубежный оператор, пробуящий свои силы в Китае. Компания VistaJet также подходит к финальной линии по созданию СП в стране. В первом квартале 2014 года начало работы совместное предприятие с Beijing Airlines (подразделением деловой авиации авиакомпании Air China). В настоящее время СП получает свидетельство эксплуатанта от авиационных властей Китая, которое позволит VistaJet зарегистрировать несколько воздушных судов в реестре страны и приступить к выполнению бизнес-чартеров, включая внутренние рейсы. Следующим шагом компаний станет открытие представительства в Пекине (в прошлом году VistaJet уже открыла офис в Гонконге).

Деофшоризация воздушных судов бизнес-авиации

В настоящее время российские власти реализуют комплекс мер, направленных на деофшоризацию и стимулирование роста российской экономики. В сфере гражданской авиации политика деофшоризации может быть реализована путем принятия ряда мер, направленных на то, чтобы мотивировать российских собственников воздушных судов бизнес-авиации регистрировать или базировать принадлежащие им ВС на территории России. Парадоксально, но современная международная обстановка может создать правильные обстоятельства для возрождения российской гражданской авиации. Как раз сейчас имеется уникальная возможность резко улучшить ситуацию в этой сфере.



Дерек А. БЛУМ, партнер, «Маркс и Соколов»

Частью политики российского правительства по деофшоризации стало усиление контроля за перемещением средств из российских организаций в офшорные компании. В рамках нового предложенного законодательства под особым контролем может находиться перевод средств в офшорные юрисдикции в случаях, когда отсутствует полная информация о бенефициарах офшорных компаний — получателях средств. В таких случаях ужесточается налоговый контроль, могут быть отменены налоговые вычеты, а нарушение установленных ограничений влечет административную и уголовную ответственность. Правительство также поощряет российские акционерные общества регистрировать свои акции на фондовой бирже в Москве, а не за рубежом.

В этих новых условиях у российских организаций и состоятельных физических лиц может появиться желание или возможность оптимизировать расходы по содержанию принадлежащих им воздушных судов, зарегистрированных за пределами России. При условии формирования соответствующей правовой базы таким лицам может оказаться выгодным изменить структуру собственности и менеджмента воздушного судна, зарегистрированного за рубежом, и страну его регистрации, чтобы затем воспользоваться услугами российского оператора воздушных перевозок и обходить предлагаемые новые ограничения на перевод денег за границу.

Одна из возможностей оптимизации расходов на содержание самолетов бизнес-авиации состоит в использовании ст. 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), в соответствии с которой воздушное судно может быть зарегистрировано в Европе, но базироваться на территории России и находиться в аренде у российского опе-

ратора по договору лизинга (при этом контроль за поддержанием летной годности разделяется между страной регистрации ВС и страной регистрации эксплуатанта). В результате многие операционные расходы будут оплачиваться в России.

В настоящее время приблизительно 450–500 самолетов бизнес-авиации, принадлежащих российским собственникам, зарегистрировано за пределами России, прежде всего в Европе. Ежегодный совокупный платеж из российских источников в адрес европейских операторов за обслуживание таких воздушных судов на европейских базах составляет около 1 млрд евро. Можно ожидать, что российское правительство предпримет усилия к тому, чтобы перенаправить значительную часть этого денежного потока в Россию.

В целях создания условий для массовой регистрации в России самолетов бизнес-авиации, принадлежащих российским собственникам, властям необходимо совершить несколько ключевых действий.

Во-первых, самое важное: необходимо освободить от уплаты ввозного НДС импорт тех видов воздушных судов, которые не производятся в России, аналогично тому, как это давно сделано на территории Евросоюза. При отсутствии такого освобождения от НДС на импорт в России российским владельцам крупного частного капитала невыгодно регистрировать воздушные суда на территории России из-за переплаты 18% от их стоимости в виде НДС на импорт, тогда как этих расходов можно легко избежать, зарегистрировав судно на территории Евросоюза или США.

продолжение

Отсутствие освобождения от уплаты НДС на импорт самолетов бизнес-авиации приводит к тому, что около 95% таких самолетов, принадлежащих российским собственникам, в настоящее время зарегистрировано на территории ЕС. В случае, если удастся создать привлекательные условия для их регистрации или базирования в России, это будет способствовать созданию бизнес-кейса для развития инфраструктуры, обслуживающей гражданские авиаперевозки в России.

Освобождение от ввозного НДС для самолетов иностранного производства не должно наносить ущерб российскому авиастроению. Такое освобождение оправданно только в отношении тех сегментов гражданского авиастроения, в которых Россия не производит и не планирует производить воздушные суда собственной разработки. Определенно, освобождение от уплаты НДС можно распространить на импорт воздушных судов с количеством пассажирских мест до 18, не создавая при этом конкуренции российскому авиастроению.

Во-вторых, России следует распространить освобождение от уплаты ввозной таможенной пошлины на ввоз самолетов бизнес-авиации весом до 30 т, чтобы дать возможность российским организациям и физическим лицам ввозить на территорию России современные дальнемагистральные самолеты без уплаты ввозной таможенной пошлины в размере 20%.

В-третьих, российскому правительству следует начать проведение реформы законодательства и установить перечень минимально необходимых изменений в воздушное законодательство РФ, которые позволили бы упростить эксплуатацию современных судов в России, а также управление судами, зарегистрированными за пределами РФ, посредством российских операторов.

На мой взгляд, третий этап, касающийся внесения изменений в российское законодательство, не является самым важным и вполне может быть отложен на неопределенный срок. Внесение таких изменений способно сильно затянуть весь процесс реформирования, сдерживая, таким образом, развитие бизнеса в этой сфере. И хотя в российском воздушном законодательстве многое предстоит изменить, на сегодняшний день гораздо важнее создать благоприятные коммерческие условия для развития бизнес-авиации в России.

По оценке отраслевых экспертов, в случае введения освобождения от уплаты НДС на импорт, в течение нескольких месяцев после этого от 150 до 200 воздушных судов российских владельцев будут перерегистрированы из Европы и Соединенных Штатов в России. Точность этих данных российские власти могут проверить, приняв освобождение от НДС на импорт на начальный срок от 3 до 5 лет. Соответ-

ственно, такие меры можно рассматривать как часть антикризисной программы с целью активизации российской экономики, создания рабочих мест и источников дохода на территории РФ.

Кроме того, если международные санкции, введенные против России, приведут к затруднениям в работе российской банковской системы и будут создавать препятствия переводу средств для оплаты стоимости содержания воздушных судов на территории Европы, появятся дополнительные аргументы в пользу создания альтернативных способов финансирования и обслуживания ВС на территории России. Такое развитие событий приведет к повышению спроса на услуги ныне существующих и новых российских лизинговых компаний со стороны российских владельцев самолетов бизнес-авиации.

*Дерек А. БЛУМ, партнер, «Маркс и Соколов»
Источник: АТО*



Avinode Business Intelligence Newsletter



Представляем обзор Avinode о состоянии глобального рынка бизнес-авиации.

Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой 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.

В 2013 году Avinode изменил свой еженедельный бюллетень. Во-первых, отчет выходит раз в две недели. Во-вторых, компания предоставляет аналитику по глобальному рынку, то есть в Северной Америке и в Европе. Еще одно изменение состоит в том, что в каждом отчете предоставляется расчет динамики **Индекса спроса** и **Индекса стоимости летного часа**, а также стоимость летного часа для одного сегмента бизнес-джетов: легкого, среднего или тяжелого. Это позволит более четко представлять тренды в отдельных сегментах бизнес-авиации. Также акцентировано внимание на ключевых показателях рынка, таких как общее количество вылетов за рассматриваемый период и динамика индексов.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Ключевые показатели мирового рынка
- Индекс спроса бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа бизнес-джетов в США и Европе
- Стоимость летного часа Learjet 60

Avinode в своем бюллетене выделяет следующие категории бизнес-джетов:

Light Jets

Легкие самолеты – это все бизнес-джеты в диапазоне от самолетов начального уровня до верхнего легкого класса. По конкретным моделям самолетов - это все от Eclipse/Mustang до Citation XLS+.

Midsized Jets

Средние самолеты – все бизнес-джеты, попадающие в промежуток от средних до суперсредних, то есть все от Learjet 60/Hawker 800 до Challenger 300/Citation X.

Heavy Jets

Тяжелые самолеты - от тяжелых бизнес-джетов до ультрадальних. По конкретным моделям это все, от Falcon 2000/Challenger 604 до G650/Global 6000.

Ключевые показатели рынка

Ключевые показатели рынка (Key Performance Indicators - KPI) характеризуют общее состояние глобального рынка деловой авиации. Первый показатель характеризует общее количество вылетов бизнес-джетов в Европе (ИКАО E/L) и США (ИКАО K) соответственно, по данным FAA и Евроконтроля за последние 14 дней. Этот показатель отображается в абсолютных цифрах и в виде процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Второй индикатор показывает динамику Индекса Спроса в Европе и США за последние 14 дней. Третий индикатор показывает динамику Индекса стоимости летного часа в Европе и США за последние 14 дней.

	US	Europe
Business Jet Flights*, last 14 days	62 703	20 454
Business Jet Flights*, YoY change	+6.8%	+2.4%
Avinode Demand Idx, last 14 days	-29.4%	+2.7%
Avinode Pricing Idx, last 14 days	+0.03%	+0.31%

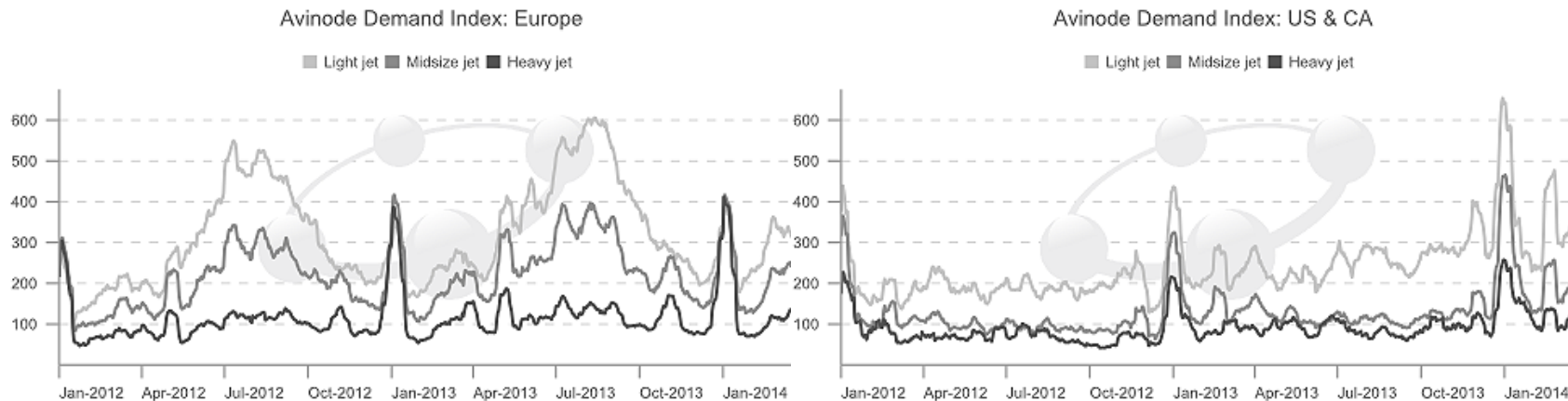
* = Actual flights recorded by FAA/Eurocontrol

продолжение

Индекс спроса

Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

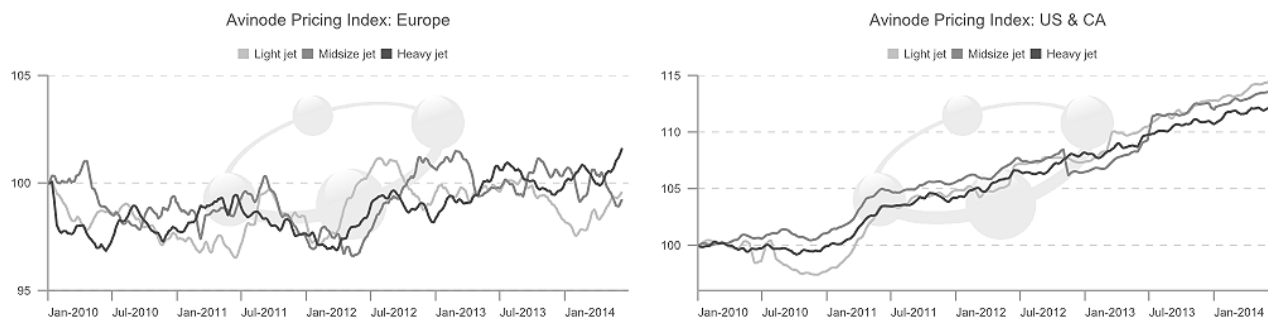
Индекс США и Канады основан на запросах из аэропортов кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский Индекс основан на запросах рейсов из аэропортов с кодом ИКАО Е, L и U и оценивается в EUR.



Индекс стоимости летного часа

Индекс стоимости летного часа Avinode показывает среднюю стоимость часа аренды частного самолета определенной категории и определенного рынка. При этом почасовая ставка включает среднюю доходную ставку и топливный сбор.

Индекс США и Канады рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский индекс рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО Е, L и U и оценивается в EUR.



Стоимость летного часа популярных самолетов

Динамика стоимости летного часа для отдельного сегмента бизнес-джетов позволяет оценить ценообразование в течение времени для трех конкретных моделей (по одному в каждом бюллетене).

В ротации будут рассматриваться следующие модели самолетов:

- Light - Citation Mustang
- Midsize - Learjet 60
- Heavy - Challenger 604

Эти три модели являются самыми популярными в своем классе при запросах в США и Европе.

