



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 45 (50) 18 декабря 2010 г.

АНАЛИТИКА

21 января 2011 г. будет рассматриваться иск



Арбитражный суд Москвы назначил на 21 января 2011г. рассмотрение иска ОАО “Ракетно-космическая корпорация “Энергия” имени С.П.Королева” (РКК “Энергия”) к ОАО “Внуково-Инвест” (акционер предприятий аэропорта Внуково и владелец “Внуково-3”) об обязанности снести все постройки и сооружения, построенные самовольно на принадлежащем ОАО “РКК “Энергия” земельном участке площадью 139 тыс. кв. м. Иск был подан в суд 17 сентября с.г.

В качестве третьих лиц в деле выступают Департамент земельных ресурсов города Москвы и ОАО “Международный аэропорт Внуково”. Кроме того, вчера 13 ноября 2010 г., на рассмотрении искового заявления в Арбитражном суде, по ходатайству ответчика к делу был привлечен Москапстрой в качестве третьего лица.

РКК “Энергия” требует через суд снести участок автодороги и автостоянку, примыкающие к “Внуково-3”. По мнению РКК, “Внуково-Инвест” самовольно построил эти объекты на принадлежащей РКК “Энергия” земле.

Терминалы для деловой авиации построены на участке, принадлежащем РКК “Энергия” еще с 1963г.



В Америке трафик упал

Компания ARGUS опубликовала данные TRAQpak по активности бизнес авиации в США в ноябре 2010. Так исторически сложилось, что из года в год в ноябре трафик деловых полетов в США ниже, чем в октябре.

стр. 8

СОБЫТИЕ



Возрождать надо, но...

Правительство России займется возрождением малой авиации, прежде всего в северных регионах страны, сообщил Владимир Путин в прямом эфире специальной программы “Разговор с Владимиром Путиным. Продолжение”.

стр. 9

СОБЫТИЕ



Завершилась выставка МЕВА 2010

В период с 7 по 9 декабря в городе Дубай (ОАЭ) состоялась 4-я ближневосточная выставка деловой авиации МЕВА 2010. Мероприятие проходило под патронатом правителя штата Дубай шейха Ахмеда бин Саид Аль-Мактума

стр. 10

АНАЛИТИКА



Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode о состоянии европейского рынка деловой авиации. Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации.

В выпуске информация с 13 по 19 декабря 2010 г.

стр. 12

Абсолютно НОВЫЙ G650.

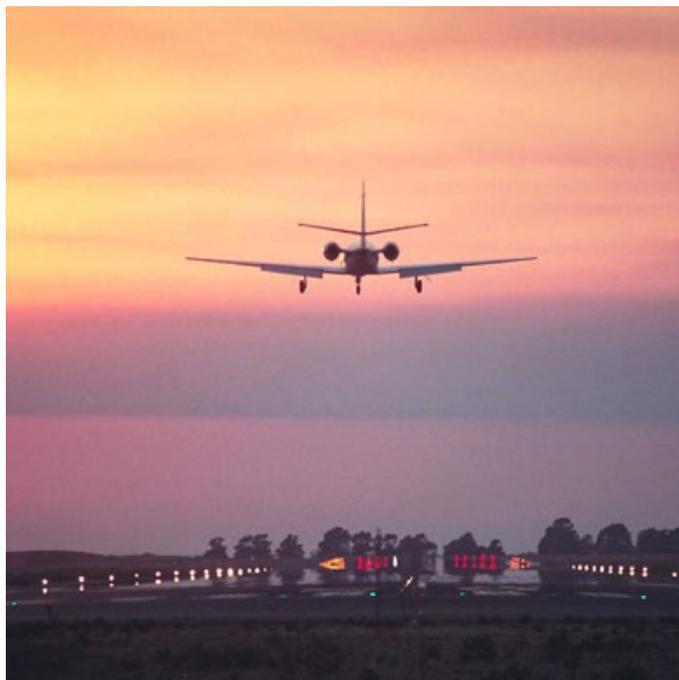
Быстрее, дальше и больше всех

Благодаря способности развивать скорость до 0,925 Маха самолет G650 предлагает большую скорость и дальность полета, чем какой-либо другой реактивный самолет бизнес-класса.



Gulfstream
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

ГД одобрила присоединение России к Кейптаунской конвенции по авиации



Госдума одобрила присоединение России к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, и к прилагаемому к ней протоколу по авиационному оборудованию, которые были подписаны 16 ноября 2001 года в Кейптауне. Документы разрабатывались под эгидой Международного института международного частного права и Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Основной целью этих документов является обеспечение международных гарантий для банков, лизинговых компаний и страховых компаний, финансирующих приобретение дорогостоящей авиационной техники в лизинг, в случае неисполнения лизингополучателем финансовых обязательств по договору о лизинге.

Основные принципы, касающиеся прав на подвижное оборудование, сформулированы в конвенции, а протокол содержит их конкретизацию.

Конвенция вводит в юридический оборот понятие международной гарантии, которая после регистрации в Международном регистре позволяет кредитору (владельцу) использовать ряд специальных способов защиты своих прав на авиационные объекты и снизить уровень риска сделок с ними.

В случае невыполнения должником (лизингополучателем) своих обязательств по договору, конвенция дает право продавцу воздушных судов или лизингодателю прекратить его действие, вступить во владение авиационным объектом или установить над ним контроль.

Кроме того, для кредитора предусмотрена возможность добиваться deregистрации воздушного судна и его вывоза, в том числе за границу. Существенным способом защиты прав кредитора является внесудебный порядок их реализации, что повышает оперативность мер по принятию авиационного объекта во владение, его продаже или передаче в лизинг.

Для получения максимальной выгоды от участия в конвенции присоединяющееся государство имеет возможность сделать заявления по реализации ряда ее положений. В соответствии с этим в законопроекте предусмотрены заявления России, определяющие приоритет требований кредиторов на ее территории перед международными гарантиями в случаях банкротства, приоритет права на арест и задержание авиационного объекта по национальному законодательству, способы защиты прав кредитора в случаях несостоятельности должника, в том числе во внесудебном порядке.

В настоящее время к Конвенции присоединились более 30 государств, в том числе США и Великобритания.

1-ый международный форум

Развитие аэропортов
в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва

AIRPORT DEVELOPMENT
RUSSIA & CIS

Adam Smith CONFERENCES

Среди докладчиков форума:

 Антон Бучнев Директор Департамента Инвестиционных Проектов Правительство Санкт-Петербурга	 Андреа Пал Финансовый Директор ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», Аэропорт Пулково	 Михаил Смирнов Генеральный Директор Новапорт
 Евгений Чудновский Генеральный Директор Международный Аэропорт «Кольцово», Екатеринбург	 Виктор Горбачев Генеральный Директор Ассоциация «Аэропорт» Гражданской Авиации	 Леонид Шварц Генеральный директор Международный Аэропорт «Курумоч», Самара

Основные темы и сессии форума:

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

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



Lufthansa без бизнес-авиации

Швейцарское подразделение Deutsche Lufthansa AG сообщило, что может прекратить деятельность в сегменте деловой авиации, пишет Bloomberg. Такое решение компании связано со сложной рыночной ситуацией. И поэтому немецкое отделение бизнес авиации авиаперевозчика приостановило сотрудничество с базирующейся в Цюрихе компанией – партнером Lufthansa.

Швейцарский партнер авиакомпании - оператор Swiss PrivateAviation, управляющий семью самолетами – начал юридические консультации с 61 сотрудником, занятым на этом участке работы, для выработки альтернативных видов деятельности, сообщила в телефонном разговоре изданию пресс-секретарь компании Сюзанна Мюлеман. Если не будет положительного решения или не будет найден инвестор до января, то скорее всего подразделение закроется.

Флот швейцарского подразделения не может гарантировать соблюдение корпоративных требований Lufthansa при работе на территории всей Европы, и потому Lufthansa приходится менять партнеров, говорит г-жа Мюлеман.



НЛО



Федеральное управление гражданской авиации (FAA) США не имеет данных о примерно 119 тыс. частных воздушных судов.

В FAA опасаются, что этим обстоятельством могут воспользоваться террористы и наркоторговцы, поэтому в ближайшее время в стране будет проведена полная перерегистрация частного воздушного транспорта, сообщает AP. В 2011 году сертификаты всех 357 тыс. частных судов будут аннулированы и их придется зарегистрировать заново.

В существующем перечне воздушных судов у 119 тыс. оказалась «сомнительная документация». У их владельцев указаны неправильные адреса, отсутствуют необходимые анкетные данные, наконец, не всегда в FAA поступали данные о перепродаже самолетов. О ряде воздушных судов чиновники не знают, кому они принадлежат и являются ли они до сих пор действующим средством транспорта или давно утилизированы.

Airbus поставит первый A380-VIP

Сборка первого Airbus A380 для VIP клиента идет согласно графику: “зеленый” самолет будет передан саудовскому принцу Аль Валиду ибн Талалу к третьему кварталу будущего года. Самолет был заказан три года назад, однако центр отделки, которому будет поручено переоборудование интерьера, пока не выбран.

Несмотря на привлекательность заказа, найти исполнителя будет сложно: компаний, располагающих достаточными мощностями для задачи подобного масштаба, не более пяти, из них швейцарская Jet Aviation и германская Lufthansa Technik уже загружены заказами на оснащение лайнеров Boeing 747-8. Работы по оборудованию одного самолета занимают до 24 месяцев.

По словам вице-президента Airbus по корпоративной и частной авиации Франсуа Шазелля, потенциальный спрос на A380 в VIP-комплектации исчисляется тремя десятками самолетов, большинство из которых предназначены для клиентов из стран Ближнего Востока. Представители Airbus полагают, что ближневосточные клиенты отдают предпочтение двухпалубному A380, поскольку мусульманское общество предписывает женщинам находиться в отдельном помещении. Площадь пассажирского салона A380 на 30% больше, чем ближайшего конкурента, Boeing 747.

Следующий слот на самый большой авиалайнер откроется не ранее 2015 года.

Источник: АТО

Тренажер Falcon 7X одобрен FAA, GACA и EASA

FlightSafety International сообщает, что новый авиатренажер Dassault Falcon 7X был одобрен Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA), Главным управлением гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) и Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA) до уровня D. Испытания тренажера начнутся в январе 2011 г в учебном центре FlightSafety Dallas/Fort Worth.

«Одобрение властями FAA, GACA и EASA авиатренажера Falcon 7X служит неоспоримым доказательством высокого уровня качества. Мы гордимся нашим сотрудничеством с Dassault Falcon в течение уже 40 лет; взаимные обязательства по обеспечению безопасности полетов и предоставлению высочайшего сервисного обслуживания являются нашей совместной целью», - сообщает Bruce Whitman, Президент и генеральный директор FlightSafety International.

«Недавно нами была осуществлена поставка сотога Falcon 7X; клиенты Dassault рады возможности прохождения подготовки на авиатренажере вместе с FlightSafety International», - отмечает John Rosanvalon, Президент и генеральный директор Dassault Falcon.

На данный момент FlightSafety обеспечивает профессиональную подготовку на Falcon 10/100, Falcon 20/20-5, Falcon 50 и 50 EX, Falcon 200, Falcon 2000, 2000DX, 2000LX, 2000EX и 2000EX EASy, Falcon 900, 900B, 900C, 900DX, 900EX и 900EX EASy.

Источник: Jets.ru



Dassault нацелен на Китай



Dassault Aviation SA планирует сосредоточить свои усилия на сотрудничестве с аэрокосмической группой AVIC, принадлежащей правительству Китая. Это позволит компании захватить до 40% рынка деловой авиации Китая в последующие два-три года, - сообщил глава Dassault Falcon французской газете La Tribune.

Dassault ведет предварительные переговоры с Avic, в ходе которых обсуждаются возможности совместного строительства китайского реактивного самолета бизнес-класса, а также сборки самолетов в Китае, подобно тому, как это сделал Airbus.

«Окончательное решение должно быть принято в 2011/12 гг. Тогда мы будем знать, возможно ли наше сотрудничество, и в каких рамках оно возможно. Если все же нам не удастся прийти к согласию, мы от этого не выиграем. В перспективе количество джетов в Китае приблизится к 3000 единицам. Общая стоимость наших поставок на этом рынке в 2011 году

оценивается в 500 млн долларов, что составляет 10% от всех поставок наших самолетов в мире», - сообщил Жан Розанваллон, Президент Dassault Falcon газете La Tribune.

Также глава Dassault Falcon сообщил на пресс-конференции во вторник, что компания в Китае ориентирована на крупных корпоративных клиентов и ожидает достичь годового объема продаж в \$ 1 млрд. в течение следующих пяти лет, что эквивалентно 10 самолетам в год. Эти планы в два раза превосходят нынешние поставки в Китай, включая Гонконг, Макао и Тайвань.

Маркетинговая стратегия Dassault Falcon будет основываться на движении правительства Китая в ближайшие годы в сторону стимулирования авиации общего назначения, что повышает будущие рыночные ожидания потенциально прибыльного сектора бизнес-авиации.



Hawker 800XPR скоро полетит

Hawker Beechcraft Services, подразделение Hawker Beechcraft Corporation, объявил о том, что программа постройки первого Hawker 800XPR сейчас находится на основном этапе своей реализации. В настоящее время в техническом центре компании, который находится в г. Честер, Великобритания, устанавливаются вертикальные законцовки на крылья первого тестового самолета. Компания также раскрыла имя первого заказчика Hawker 800XPR, который заказал самолет во время Конвенции NBAA 2010. Им стала датская компания JoinJet.

«В этом году мы добились значительного прогресса в реализации программы Hawker 800XPR и подписали контракт на поставку с первым клиентом», говорит вице-президент по глобальной поддержке клиентов Hawker Beechcraft Кристи Тэннэхилл. «Эта программа обновления показывает нашу приверженность непрерывному совершенствованию продукции Hawker Beechcraft».

Оригинальные композитные законцовки крыла Hawker фактически увеличивают удлинение крыла, тем самым уменьшая индуктивное сопротивление (сопротивление, возникающее при создании вихревого потока на конце крыла). После того, как законцовки будут установлены, первый Hawker 800XPR будет доставлен в США, где будут установлены турбовентиляторные двигатели Honeywell TFE-731-50R. Там же будут проходить испытания и сертификация этой модификации бизнес джета. Компания планирует получить сертификат FAA в начале 2011 года, после чего начнется сертификация EASA.

Модернизация уже выпущенных Hawker 800XP до 800XPR будет производиться исключительно подразделением производителя Hawker Beechcraft Services в сети технических центров.

Jet Aviation Basel разработал программу переоборудования Falcon 2000

Jet Aviation Basel, аккредитованный центр Dassault Falcon по завершающему оборудованию самолетов, запускает программу “Jet Falcon”. В рамках этой программы владельцы и операторы бизнес джетов Falcon 2000 получают возможность обновить интерьеры своих самолетов. Модернизация салонов Falcon 2000 подразумевает выбор из трех различных дизайнов интерьера салона - Classic, Style и Fashion. Применяя стандартные модули, компания в процессе переоборудования самолета гарантирует минимальный простой воздушного судна, и к тому же реконструкция салона будет довольно выгодной по стоимости.



Falcon 2000 Classic

Как аккредитованный Dassault Falcon центр, Jet Aviation Basel, уже оборудовал VIP салонами более 120 «зеленых» самолетов Dassault, включая Falcon 2000. Новая программа реконструкции “Jet Falcon”, предназначенная для бизнес джетов Falcon 2000, основана на подготовке стандартных, предварительно изготовленных модулей и элементах оборудования салона, что позволяет экономить время работ и уменьшить общую стоимость реконструкции.

Владельцы и операторы, которые рассматривают возможность обновления интерьеров своих F2000, смогут совместить реконструкцию интерьера с



Falcon 2000 Style

внешней покраской самолета или техническим обслуживанием планера. Такое решение позволит избежать дополнительного простоя самолета.

По словам вице-президента по производству Jet Aviation Basel Бернда Генриха, новая программа реконструкции пассажирского салона “Jet Falcon” предлагает владельцам и операторам Falcon 2000 модернизацию самолетов во время цикла обслуживания по очень конкурентоспособной цене. Кроме того, они могут добавить к вариантам дизайна Classic, Style и Fashion свои индивидуальные предпочтения в интерьер салона.



Falcon 2000 Fashion

Запасы падают, но спрос слабый

Согласно данным последнего исследования JPMorgan, запасы подержанных бизнес-джетов в прошлом месяце снизились. Такое положение на вторичном рынке бизнес джетов ломает тенденцию предыдущих трех месяцев. Но в тоже время спрос на подержанные самолеты по прежнему остается слабым.

Запасы подержанных бизнес джетов снизились до 11,7%, но по мнению JPMorgan этот показатель по прежнему остается довольно высоким. В среднем в течение 2010 года этот параметр падал менее чем на 0,1% в месяц.

“Хотя мы ожидаем, что постепенное уменьшение запасов станет тенденцией, должно пройти некоторое время, прежде чем достаточно очиститься вторичный рынок для нового витка спроса”, говорит авиационный аналитик JPMorgan Джозеф Надол III. В то же время, средняя цена предложения на вторичном рынке по сравнению с прошлым месяцем снизилась на 1,1%, до \$ 10,8 млн. И эксперт предполагает, что дно для ценовых предложений пока еще не пройдено.

Что касается продаж новых самолетов, то в инвестиционной компании отметили, что в третьем квартале поставки сократились на 32% в сравнении с результатом за тот же период прошлого года. Тем не менее, показатели производства больших бизнес джетов остаются сильными - поставки этой категории самолетов сократились только на 5%.

В то же время поставки легких деловых самолетов упали на 54%, а производство средних бизнес джетов сократилось на 41%. Cessna и Hawker получили в этом периоде самый сильный удар по сравнению с аналогичным периодом годом ранее - поставки этих производителей упали на 62% и 60% соответственно. А Gulfstream Aerospace был единственным производителем, сообщившим о росте поставок на 35%.

IBAC аккредитовала ЗАО «Авиационные системы»

В октябре 2010 специалисты компании ЗАО «Авиационные системы» прошли специальную подготовку и были аккредитованы международным советом деловой авиации IBAC (International Business Aviation Council) в качестве аудиторов международного стандарта эксплуатации делового воздушного судна IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations).

Аккредитация аудиторов позволила ЗАО «Авиационные системы» осуществлять подготовку авиакомпаний и операторов деловой авиации и проводить аудиты для подтверждения соответствия стандартам IS-BAO от имени международного совета деловой авиации (IBAC).

ЗАО «Авиационные системы» стало единственной в России консалтинговой компанией, которая получила право выполнять такие аудиты.



IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations) – международный стандарт эксплуатации делового воздушного судна. IS-BAO был разработан международным советом деловой авиации IBAC (International Business Aviation Council), объединяющим национальные ассоциации деловой авиации по всему миру. Стандарт был представлен в мае 2002 года в рамках EBACE – европейской выставки деловой авиации.

Стандарт IS-BAO предназначен для действующих операторов и авиакомпаний деловой авиации и корпоративных подразделений компаний, которые стремятся к организации своей работы на уровне мировых стандартов, а так же для вновь создаваемых структур, ориентированных на управление деловым ВС.

Стандарт IS-BAO полностью соответствуют стандартам ICAO в области деловой авиации, и позволяет достичь высокого уровня безопасности полетов и качества выполнения работ и оказания услуг авиакомпанией или оператором.

IS-BAO получил широкое распространение в мире и за 8 лет существования стандарта более 350 компаний получили сертификат регистрации IS-BAO.

IS-BAO признан авиационными властями популярных для регистрации деловых ВС юрисдикций. В настоящее время наличие у компании сертификата IS-BAO заменяет необходимость прохождения полной проверки компании со стороны авиационных властей Бермуд, Каймановых островов и Арубы. К 2012 году аналогичная практика будет применяться и относительно ВС, зарегистрированных в Европе и на острове Мэн.

На Ближний Восток приходит Citation Ten

Несмотря на недавние прогнозы, в которых говорится, что 2011 год в плане продаж будет похож на 2010 год, новый старший вице-президент по продажам и маркетингу Cessna Aircraft Марк Паолуччи, уверен в обратном. На пресс-конференции в рамках MEBA 2010 он заявил: “Мы наблюдаем рост активности продаж как новых, так и поддержанных самолетов. И сейчас спрос значительно лучше, чем он был в прошлом году. Мы уже видим свет в конце туннеля”. Во время спада американский производитель продолжал вкладывать большую часть своих доходов в новые разработки, рассчитывая на увеличение и будущий рост рынка.

“ В этом регионе мы наблюдаем устойчивый подъем в сегменте среднеразмерных бизнес джетов, таких как Citation Sovereign и XLS, в то время как на общем рынке преобладает спрос на самолеты с



Citation Ten

большим салоном”, добавил вице-президент по международным продажам Cessna Тревор Эслинг.

Марк Паолуччи обратил внимание на то, что компания имеет некоторое количество предварительных обсуждений заказов на свой новый бизнес-джет Citation Ten. Это модернизированная версия заслуженного самолета 90-х годов прошлого века Citation X, но с эллиптическими законцовками крыльев, модернизированными двигателями и интегрированной авионикой Garmin G5000.

“Один из будущих заказчиков находится на Ближнем Востоке”, сказал Паолуччи, однако предупредил, что компания пока находится в процессе переговоров.

Компания также собирается увеличить максимальную крейсерскую скорость Citation X

до $M=0,92$, который останется вторым по этому показателю после Gulfstream G650. Gulfstream G650 будет сертифицирован в 2011 году, и производитель рекламирует для него крейсерскую скорость $M=0.925$, причем он уже испытан на такой скорости. И г-н Паолуччи подтвердил, что в Cessna сейчас проводятся работы по увеличению скорости Citation X.

В настоящее время в ближневосточном регионе насчитывается семь Citation X, один из которых принадлежит местному партнеру Cessna – компании Wallan Aviation.

А первый полет Citation Ten, как ожидается, произойдет в декабре 2011 года. Сертификация запланирована на конец второго квартала 2013 года, и в третьем квартале 2013 года ожидаются первые поставки.



В Америке трафик упал

Компания ARGUS опубликовала данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в ноябре 2010. Так исторически сложилось, что из года в год в ноябре трафик деловых полетов в США ниже, чем в октябре. И этот ноябрь не исключение. По сравнению с октябрём этого года общий трафик американской бизнес авиации и авиации общего назначения снизился на 3,8%. Снижение по сравнению с прошлым месяцем наблюдалось во всех категориях воздушных судов (кроме больших бизнес джетов) и во всех сегментах полетов.

Рассматривая рынок видно, что трафик снизился во всех сегментах полетов примерно одинаково. Самолеты в долеом владении летали по сравнению с октябрём 2010 меньше на 2,4%, коммерческие полеты по part 135 снизились на 4,3%, а частные и корпоративные полеты по part 91 упали на 3,9%. Положительную динамику показали только полеты больших бизнес джетов в долеом владении и летающих по part 135, увеличившись по сравнению с прошлым месяцем соответственно на 5,0% и 3,5%. Наибольшее падение наблюдалось у турбовинтовых самолетов, летающих по part 135 и находящихся в долеом владении. Также заметное снижение наблюдалось в категории легких и средних реактивных деловых самолетов. Но надо принимать

	Business Aircraft Activity November 2010 vs. November 2009			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	15.4%	-1.9%	8.2%	7.7%
Small Cabin Jet	11.4%	-2.6%	-0.6%	5.3%
Mid Size Cabin Jet	10.9%	5.0%	3.2%	7.0%
Large Cabin Jet	6.5%	-3.7%	-7.3%	2.0%
All Aircraft Combined	12.2%	-0.8%	2.2%	6.3%
Source TRAQPak. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216				

во внимание, что прошлый месяц показал довольно сильный рост по сравнению с сентябрём, который во многих категориях выражался двузначными цифрами.

А если сравнивать с ноябрём 2009 года, то наблюдается рост общих показателей. По сравнению с прошлым годом (ноябрь 2010 против ноября 2009 года) активность американской деловой авиации увеличилась на 6,3%. Но по сегментам полетов наблюдается неравномерность: в то время как трафик самолетов в долеом владении и полеты по part 91 выросли, активность коммерческих полетов по part 135 снизилась. Причем частные и корпоративные

полеты по part 91 показали рост на 12,2%. Активность полетов самолетов в долеом владении выросла на 2,2%, а коммерческие полеты снизились на 0,8%. Но во всех категориях воздушных судов наблюдался рост активности: турбовинтовые самолеты летали больше, чем в ноябре 2009 г. на 7,7%, малые бизнес джеты на 5,3%, средние – на 7,0% и большие – на 2,0%.

Категории самолетов в системе TRAQPak.

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты

Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)

VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)

Средние (Mid-size Jets) и суперсредние (Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты (Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.



	Business Aircraft Activity November 2010 vs. October 2010			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	-3.7%	-6.5%	-7.3%	-5.0%
Small Cabin Jet	-5.6%	-4.9%	-3.2%	-5.1%
Mid Size Cabin Jet	-3.9%	-1.7%	-1.9%	-2.8%
Large Cabin Jet	-1.5%	3.5%	5.0%	0.4%
All Aircraft Combined	-3.9%	-4.3%	-2.4%	-3.8%
Source TRAQPak. © 2010 Aviation Research Group / U.S, Inc. 1-800-361-2216				

Возрождать надо, но...

Правительство России займется возрождением малой авиации, прежде всего в северных регионах страны, сообщил премьер-министр РФ Владимир Путин в прямом эфире специальной программы “Разговор с Владимиром Путиным. Продолжение”.

Среди всех вопросов, был задан вопрос Сергея Сотникова, начальника вертолетной площадки поселка Ижма, который поддерживал ненужную, по сути, взлетно-посадочную полосу вертолетной площадки в течение 12 лет, благодаря чему были спасены десятки жизней пассажиров при аварийной посадке злополучного Ту-154, борта «Алросы».

«Что в ближайшем будущем планируется делать с малой авиацией и аэродромами малой авиации?», спросил Сотников и премьер-министра.

“Мы создали целую программу по развитию малой авиации”, - ответил В. Путин на вопрос о том, планируются ли меры по возрождению аэродромов для приема малогабаритных самолетов в регионах.

Путин также сказал, что уже выработаны меры для решения этой проблемы. Во-первых, почти

до нулевого уровня снижены пошлины на ввоз малогабаритных (до 50 посадочных мест) самолетов в Россию. При этом премьер признал, что было бы лучше использовать свои самолеты, но сейчас в России их в достаточном количестве не производят. Во-вторых, на федеральном уровне планируется выделить средства на восстановление малых аэродромов, прежде всего в северных регионах. Регионы возьмут на себя финансовую поддержку местных авиакомпаний. В.Путин при этом заверил, что при необходимости они получают материальную поддержку из центра.

“Если потребуется, а такая потребность наверняка возникнет, мы договорились о том, что мы окажем поддержку местным бюджетам для реализации этой программы - на первом этапе речь идет о 50 взлетно-посадочных полосах”, - уточнил Путин.

В тоже время, уже после эфира программы, депутат Госдумы от партии «Справедливая Россия» сделал комментарий по поводу программы возрождения малой авиации.

Снижение пошлин на ввоз малогабаритных самолетов в Россию не решает задачу, стоящую сейчас перед государством. Об этом заявил депутат Госдумы от партии “Справедливая Россия” Иван Грачев, комментируя слова премьера России Владимира Путина.

“Возрождение малой авиации для такой большой страны, как Россия, чрезвычайно актуально”, - считает Иван Грачев. - В Бразилии, которую еще называют гигантом Латинской Америки, где расстояния между населенными пунктами сравнимы с нашими, а качество дорог немногим лучше, в настоящее время третья по величине средне- и ближнемагистральная авиационная промышленность и отлаженная инфраструктура”.



Сергей Сотников

При этом депутат заявил: “Я уверен, что Россия может за 5-7 лет в достаточной степени развить собственное производство малой авиационной техники, поэтому снижение пошлин на ввоз малогабаритных самолетов в Россию не решает задачу, стоящую сейчас перед государством”.

Грачев отметил, что в России - Казани, Ульяновске, Самаре, Москве - есть и высокопрофессиональные специалисты, и необходимая техническая база для реализации данной программы в относительно короткие сроки.

“Гораздо труднее будет решить вопрос с необходимой для малой авиации инфраструктурой. На строительство и реконструкцию аэропортов денег в бюджете сейчас нет. И чтобы перейти от слов к делу, необходимо уже в ближайшие месяцы принять поправки в бюджет 2011–2013 годов”, - заявил спикер.



В Дубаи завершилась выставка бизнес-авиации MEBA 2010

В период с 7 по 9 декабря в городе Дубай (ОАЭ) состоялась 4-я ближневосточная выставка деловой авиации MEBA 2010. Мероприятие проходило под патронатом правителя штата Дубай шейха Ахмеда бин Саид Аль-Мактума (Sheikh Ahmed bin Saeed Al-Maktoum).

Событие стало третьим по значимости после NBAA и EBACE, проведенных в США и Европе, и завершающим в череде главных выставок бизнес-авиации уходящего года. MEBA 2010 собрала 338 экспонентов из 33 стран мира. На статических стоянках экспонировалось 53 воздушных судна, а число посетителей превысило 7000 человек, что на 40% выше показателей предыдущей выставки.

Также в рамках выставки состоялась конференция Ассоциации бизнес-авиации Ближнего Востока (MEBAA). По данным консалтинговой компании Frost & Sullivan, на сегодняшний день Ближний Восток составляет 6% мирового рынка деловой авиации. При этом аналитики прогнозируют рост объема услуг бизнес-авиации в регионе на уровне 6% ежегодно.



В программу MEBA 2010 входили ознакомительные полеты на новой авиатехнике, а сама выставка знаменовалась обилием новостей от лидеров индустрии. Вот только некоторые из них.

Компания Bombardier Aerospace получила официальное подтверждение контрактов на поставку девяти бизнес-джетов, в том числе пяти Learjet 85, двух Global 7000 и двух Challenger 605. Общая стоимость заказов составила \$285 млн. В то же время канадский производитель объявил об открытии нового регионального офиса сервисной поддержки в Дубаи.

Европейский концерн Airbus сообщил о планах поставки первой VIP-модели сверхтяжелого лайнера A380 во второй половине 2011 года. Во время MEBA впервые на Ближнем Востоке был показан A318 Elite.

Кроме того, было заявлено, что авиакомпания Rizon Jet (Катар) станет оператором бизнес-лайнера Airbus Corporate Jet (ACJ), который будет эксплуатироваться частным клиентом.

Американский концерн Boeing подтвердил свои планы о начале поставок модели 787-800 в конце 2012 года. Бразильская компания Embraer сообщила о поставке дальнемагистрального Legacy 650 в Иорданию, кстати этот же самолет впервые экспонировался на MEBA. А ключи от новенького Lineage 1000 прямо на статической стоянке были переданы владельцу. Компания также объявила о решении устанавливать дополнительные спойлеры на сверхлегком бизнес-джете Phenom 100. По мнению руководства компании, именно этот самолет поможет Embraer стать лидером продаж в следующем году.



Французская Dassault Aviation сообщила, что программа создания бизнес-джета суперсреднего класса (Super Mid-Size, SMS) продвигается по графику, а новый самолет поступит на рынок в 2016 году. Эта модель создается «с чистого листа» и должна прийти на смену семейству Falcon. Компания также сообщила о получении разрешения на операции Falcon 2000LX в аэропорту London City.

Американская компания Hawker Beechcraft выставила на статической площадке легкий Hawker 200, поставки которого намечены на конец 2012 года. Это несколько развеяло слухи об уходе производителя из сектора бизнес-джетов. Также во время выставки был показан King Air 250, способный эксплуатироваться в большинстве аэродромов мира. Немецкая компания 328 Support Services GmbH показала новый VIP-вариант самолета Dornier 328JET – модель 328 DB-JTM.

Gulfstream подтвердила наличие 200 твердых заказов на модели G550 и G650. Американский производитель также сообщил, что за последние 10 лет ближневосточный флот Gulfstream увеличился в два раза. Американская компания Eclipse Aviation продемонстрировала достоинства программы Total Eclipse, показав модернизированный двухдвигательный джет Eclipse 500. На сегодняшний день уже половина из 270 произведенных самолетов этой модели прошла модернизацию.

Выставка отметилась увеличением активности доводческих компаний, пытающихся потеснить грандов отрасли. Так, швейцарская SR Technics заявила о возможности модернизации бизнес-джетов Airbus и Boeing, а местные MAZ Aviation и Alsalam Aircraft договорились о создании доводческого центра в Дубаи – первого в регионе. О своих амбициях заявила и голландская Fokker Aircraft Services, занимающаяся модернизацией ACJ и BBJ.

DC Aviation и местная финансовая группа Al-Futtaim сообщили об открытии чартерной компании и планах начать операции из аэропорта Al-Maktoum International уже в третьем квартале 2011 года. Для этих целей предполагается использовать самолеты Airbus A319 Corporate Jet и Bombardier Global Express.

Итальянская Iacobucci продемонстрировала полностью автоматизированные кресла, разработанные совместно с BMW DesignworksUSA и предназначенные для установки в VIP-салонах. Lockheed Hercules представила обновленный VIP-интерьер транспортного турбопропа C-130, который также не оставил публику равнодушной.

Пока общая сумма заключенных сделок на MEBA 2010 не разглашается, но организатор авиашоу компания F&E Aerospace рассчитывает, что эта выставка превысит результаты MEBA 2008, когда сумма подписанных контрактов достигла \$1,5 млрд. Следующая такая выставка состоится в одном из городов Бахрейна или Саудовской Аравии в декабре 2012 года.

Подготовили Полищук Александр и Шошин Владимир
по материалам www.meba.aero

Источник: PrivatAERO
Фото: Flightglobal.com



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 13 по 19 декабря 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолёта. А сведения о том, был ли совершен рейс или нет, остаются за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные аэропорты вылета.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 13 по 19 декабря 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	27	21	22	14	5	48	47	111
Великобритания	22	51	76	20	15	65	47	300
Франция	26	65	69	21	3	30	62	175
Италия	13	17	22	21	3	13	43	63
Австрия	10	13	1	4	1	5	35	30
Швейцария	12	30	30	11	3	5	77	159
Россия	34	50	101	19	28	161	3	218

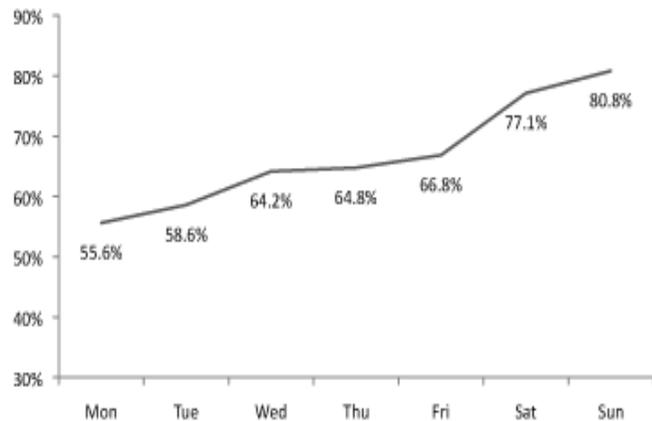
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 13 по 19 декабря 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	13	4	4	1	2	3	3	10
Великобритания	4	30	7	1	1	0	1	40
Франция	3	7	8	0	1	8	0	20
Италия	2	4	0	7	1	0	0	3
Австрия	2	3	3	0	1	2	4	5
Швейцария	5	8	8	1	6	4	3	14
Россия	5	5	3	0	2	2	0	14

Индекс наличия свободных самолетов

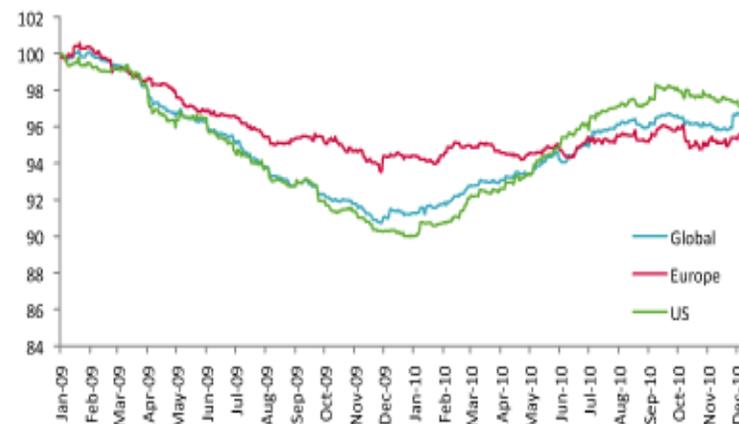
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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 10 147 664€



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1577	€ 1530	€ 1529
Cessna Citation Excel	€ 2754	€ 2631	€ 2561
Bombardier Challenger 604	€ 4830	€ 4714	€ 4655

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 24 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 32 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прилета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	3
4	Женева	4
5	Цюрих	8
6	Пулково, СПб	6
7	Фарнборо, Лондон	9
8	Барисполь, Киев	7
9	Кот Д'Азур, Ницца	5
10	Франц Иосиф Штраус, Мюнхен	21

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.