



# BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

[www.bizavnews.ru](http://www.bizavnews.ru)

№ 14 (65) 16 апреля 2011 г.

Прошедшая неделя ознаменовалась двумя контрастными годовщинами: исполнился ровно год с того дня, как заходя на посадку над Смоленском потерпел катастрофу самолет президента Польши Леха Качиньского, и 50-летие первого полета человека в космос.

В более близком к нам по времени событии еще рано ставить точку. Хотя российская сторона считает, что удалось восстановить всю хронику трагедии, и из расшифровки черных ящиков ясно, что роковую ошибку совершил экипаж самолета, принявший решение о посадке в тумане, в Польше по-прежнему немало тех, кто испытывает недоверие ко всему, что связано с трагедией под Смоленском.

Полет Гагарина в космос предопределил будущее не одного поколения землян. Перед людьми открылась дорога за пределы того, что принадлежит Земле. Дорога в новый мир. И теперь это - уже навсегда. Как сказал американский астронавт Нейл Армстронг, ступивший первым на Луну, земляне будут в космосе, входя через ту дверь, которую открыл Гагарин.

На этой же неделе стала известна информация о возможном изменении в Воздушном Кодексе статьи с ограничением участия иностранных лиц в капитале российских авиакомпаний на уровне 49%.

Также на саммите БРИКС в Китае бразильский Embraer подписал соглашение со своим китайским партнером AVIC о сборке бизнес джетов Legacy 600/650 на совместном заводе в Харбине.



## Что взять и чем заняться - вот в чем вопрос!

Деловой туризм - явление очень интересное. Раньше мы ездили в командировки, теперь - в деловые поездки. Однако путешественники должны сами позаботиться о том, что взять с собой в дорогу и как провести время на борту самолета. **стр. 11**



## Внуково покидают самолеты

Часть правительственных рейсов в связи с реконструкцией взлетно-посадочной полосы в аэропорту "Внуково-2" переносится в Шереметьево. За ними последуют тяжелые бизнес джеты. **стр. 12**



## MNG Jet делает ставку на Россию

Генеральный Директор компании MNG Jet Угур Калкан: *Российская отрасль бизнес авиации всегда считалась «люксовой», в некоторой степени с негативной окраской.* **стр. 14**



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: + 3,39%; индекс стоимости: + 0,37%

В выпуске информация с 11 по 17 апреля 2011 г. **стр. 16**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,  
вместительнее всех

Gulfstream®  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

## Больше половины

Иностранные инвесторы могут получить право владеть контрольными пакетами акций в российских авиакомпаниях, сообщает Коммерсантъ. Сейчас это запрещено Воздушным кодексом, но поправки в него уже обсуждаются правительством.

Минтранс, Минэкономики, Росавиация и силовые ведомства обсуждают возможность внесения изменений в ст. 61 Воздушного кодекса (ВК), которая предусматривает ограничение на участие иностранцев в капитале российских авиакомпаний на уровне 49%. Как сообщил «Коммерсанту» глава управления контроля транспорта и связи ФАС Дмитрий Рутенберг, еще в декабре 2010 года этот вопрос поднял заместитель главы ведомства Анатолий Голомолзин. Идея в том, чтобы привести нормы ВК в соответствие с федеральным законом «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение», который допускает возможность иностранного владения более чем 50% акций или долей российских компаний.

Официально иностранный капитал в бизнесе российских авиакомпаний представлен слабо. Так, американский инвестфонд Indigo Partners владеет 49% подконтрольной структурам Альфа-банка авиакомпании «Авианова». Кроме того, до кризиса 20% Sky Express контролировались ЕБРР. Также велись переговоры о продаже крупной доли в Sky Express владельцу Virgin Group Ричарду Брэнсону, но они не увенчались успехом. В Sky Express «Б» заявили, что причина срыва переговоров именно в невозможности покупки контроля иностранными инвесторами. Также иностранный соучредитель был в «Регион-авиа», но эта авиакомпания приостановила свою деятельность. В сегменте деловой авиации 49% авиакомпании «Аэрофлот Плюс» (ныне Jetalliance

East) владеет австрийский оператор Jetalliance.

В Минэкономики ситуацию не комментируют. Замминистра транспорта Валерий Окулов «пока не видит оснований для изменения 61-й статьи Воздушного кодекса». Но заместитель руководителя комитета Госдумы по транспорту Сергей Гаврилов уточнил, что вопрос по внесению изменений в ВК обсуждается «в контексте вхождения России в ВТО, а также теневого участия в чартерных компаниях капитала турецких туроператоров». По прогнозам господина Гаврилова, предложения о внесении изменений в ВК будут представлены правительству на комиссии по транспорту и связи этим летом.

Сергей Гаврилов говорит, что иностранный капитал «давно участвует в российском авиарынке», но перевозчики, в которые он вкладывается, «недокапитализированы».

Эксперт Госдумы Виталий Бордунов считает, что легализация иностранного капитала в российских авиакомпаниях поможет сделать рынок более «прозрачным и устойчивым».

Глава аналитического отдела «Авиапорта» Олег Пантелеев уточняет, что «с одной стороны, участие иностранного капитала в авиабизнесе — общеевропейский процесс и России его не избежать». Но, добавляет эксперт, «движение должно быть двусторонним», напоминая о проблемах с получением частными владельцами альянса AirUnion Борисом и Александром Абрамовичами контроля в венгерской Malev. Сергей Гаврилов добавляет, что предварительно необходимо реализовать ряд «оздоровительных мер» в отношении российских авиакомпаний, чтобы их «не купили за копейки».

**JETEXPO**  
MOSCOW 2011  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА  
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

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

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

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

## Китайский Legacy!

12 апреля 2011 г. Embraer подписал рамочное соглашение с AVIC (Aviation Industry Corporation of China) с целью открытия производственной линии по сборке самолетов Legacy 600/650 в Китае, используя инфраструктуру, финансовые и трудовые ресурсы совместного предприятия компаний Harbin Embraer Aircraft Industry Company (HEAI) в Харбине. В ближайшие недели стороны завершат проработку деталей проекта и подготовят соответствующую документацию.

Ранее генеральный директор Embraer Фредерико Курадо говорил, что возможно, после сборки последнего заказанного регионального самолета ERJ-145, производственные мощности совместного бразильско-китайского предприятия будут переориентированы на самолеты деловой авиации.

Совместное предприятие HEAI было создано в январе 2003 года, и на сегодняшний день на его мощностях произведено 39 самолетов ERJ 145. По состоянию на начало марта, в производстве было два ERJ-145. Понимая, что полностью загрузить завод сборкой ERJ-145 не удастся, бразильцы предложили китайским властям начать производство E190.

Однако это предложение встретило сопротивление со стороны китайского правительства, которое воспринимает E190, как конкурента собственной разработке самолета аналогичного класса - ARJ21, который собирается производить Commercial Aircraft Corporation of China (Comac).

И вот, во время саммита БРИКС (BRICS – Бразилия, Россия, Индия, Китай, Южная Африка), который



на этой неделе проходил в Китае, было решено на освобождающемся производстве HEAI наладить сборку бизнес джетов Legacy 600/650.

Embraer начал работу в КНР с 2000 года, и в настоящее время более 80 самолетов Embraer (деловых и коммерческих) летают в континентальном Китае. Однако компания поставила всего три бизнес-джета Legacy 600 в континентальный Китай.

Embraer и AVIC, приветствуя быстрый рост китайского рынка деловой авиации, намерены использовать потенциал Legacy 600/650, чтобы удовлетворить запросы этого рынка, и планируют увеличить свою долю.

## Практика по-французски

Dassault Falcon, с одобрения французского управления авиации (DGAC), представил программу практического обучения (Practical Training Program) для инженерно-технического персонала самолетов Falcon 900 и Falcon 2000. Первоначально эта программа была запущена в апреле 2007 года для практического обучения на Falcon 7X и была сертифицирована по EASA Part 66. Эти тренинги предназначены для инженеров и техников, и дополняют теоретическую подготовку, которую дают партнеры Dassault - CAE SimuFlite и FlightSafety International.

По словам директора программ технического обучения Элои Дюфур, используя строящиеся самолеты и производственные схемы, эксперты, инженеры и техники Dassault ставят обучаемых в реальные условия работы.

“Этот инновационный подход поможет слушателям быть лучше подготовленными и более эффективными, когда дело дойдет до настоящей работы на самолетах Falcon. Преимуществом такого подхода к обучению является то, что слушатели выполняют реальные сервисные работы и устраняют неисправности на «живом» самолете”. Каждый слушатель выполняет необходимые действия сам, работая на «зеленом» самолете (без внутренней отделки), что облегчает доступ ко всем компонентам воздушного судна.

Местом проведения программы практического обучения станет либо сборочная линия Dassault в г. Мариньяк либо летно-испытательный центр Dassault в Истре.



## Системы улучшения обзора не всегда эффективны

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) выпустило официальное предупреждение по безопасности для всех операторов, пользующихся системами улучшения обзора типа EFVS, EVS и очками ночного видения (NVG), сообщает АВИ. Суть предупреждения в том, что эти системы плохо различают светодиодную сигнализацию и освещение, которые используются в аэропортах.

В январе 2007 года Конгресс США принял законопроект об энергетической независимости и безопасности (EIAS), предусматривающий в целях энергосбережения обязательную поэтапную замену традиционных ламп накаливания светодиодными (LED). В результате многие аэропорты уже провели работу по замене ламп накаливания на энергосберегающие светодиодные системы освещения.

Однако принцип действия современных систем улучшения обзора основан на обработке отраженного инфракрасного излучения, отмечено существенное снижение эффективности таких систем в условиях LED-освещения. Длина волны излучения светодиодной лампы оказалась слишком короткой, а тепловое излучение недостаточно интенсивным для обеспечения устойчивой работы систем улучшенного видения типа EFVS и EVS. Также некоторые светодиоды выпадают из спектра частот, в котором работают и очки ночного видения. Другими словами, пилоты, использующие подобного рода приборы, просто не видят LED-маяки, что значительно затрудняет визуальное пилотирование.

Именно это обстоятельство стало предметом беспокойства FAA.



В настоящее время только световые системы подхода не подверглись переходу на светодиоды. Все другие системы освещения на территории аэропортов или обозначения препятствий уже переведены полностью на LED-освещение или освещаются комбинированно светодиодами и лампами накаливания. В настоящее время FAA и Национальный комитет освещения аэропортов (NLAC) работают над технологическим решением задачи совместимости светодиодных ламп и систем улучшения обзора.

В связи с этим FAA рекомендовало пилотам быть более внимательными в районах с заведомо известными наземными препятствиями.

## Новый сервис-центр Cessna

Компания Cessna Aircraft открыла в Праге сервисный центр для бизнес джетов Citation на территории сервисного центра родственной компании Bell Helicopter в пражском международном аэропорте «Рузыне». Cessna и Bell являются дочерними компаниями корпорации Textron.

Сертифицированный Европейским агентством авиационной безопасности (EASA) в феврале 2011 года, центр уже начал выполнять плановые и внеплановые операции по техническому обслуживанию. Новый сервисный центр имеет площадь около 3000 квадратных метров, укомплектован персоналом и управляется компанией Cessna.

“С ростом парка самолетов Citation в Восточной и Центральной Европе, работа в этом направлении уже становится оживленной”, сказал вице-президент Cessna Service Facilities Стэн Юнджер. “Начинаем мы с линии технического обслуживания, но со временем будем увеличивать возможности для базового обслуживания и ремонта”.

Также Cessna создает на базе нового техцентра свою вторую мобильную сервисную группу (Mobile Service Unit – MSU), которая будет развернута в Центральной Европе, и дополнит пражский сервисный центр Citation. Первая MSU, прикомандированная парижскому сервисному центру Citation, недавно стала базироваться в Лионе, Франция. Она контролирует южную Францию, Швейцарию, Северную Италию и Северную Испанию.

Также американский производитель недавно начал строительство в Валенсии, Испания, еще одного нового сервисного центра, который должен начать работу в 2012 году.

## Daher Socata продолжит дело Grob Aerospace

Daher Socata планирует к концу третьего квартала завершить оценку бизнес-джетов SPn для потенциального участия в этой программе, сообщает Flightglobal.

Французский производитель самолетов и авиационных комплектующих, который изготавливает турбовинтовой самолет ТВМ850, в сентябре прошлого года подписал эксклюзивное соглашение с владельцем прав на проект легкого бизнес-джета SPn, компанией Allied Aviation Technologies, для проведения оценки перспектив самолета. Целью этого аудита является дальнейшее приобретение программы, но только в том случае, если она будет удовлетворять заявленным требованиям.

Процедура оценки проходит в штаб-квартире Socata в г. Тарб на юго-западе Франции. «Мы налетали около 20 часов», говорит старший вице-президент Socata Николя Шабэ (Nicholas Chabbert). «Мы знакомимся с техническими и эксплуатационными характеристиками SPn - высотные, скоростные, взлетно-посадочные и характеристики сваливания - и хотим понять, какие из них отвечают расчетным показателям».

Семиместный самолет SPn, который предполагалось изготавливать полностью из композиционных материалов, был разработан немецким производителем Grob Aerospace. Он должен был стать первым в семействе бизнес-джетов компании, а удлиненный вариант самолета был запланирован к разработке после сертификации SPn.

Программе оставалось два года до завершения сертификации, когда в 2008 году ее главный инвестор вышел из проекта. Grob Aerospace был объявлен несостоятельным в том же году. К этому



моменту были подготовлены для летных испытаний два опытных самолета, и разработчики находились в точке утверждения конструкции бизнес-джета. По словам Grob Aerospace, оставалось внести незначительные изменения для удовлетворения требований сертификации. В результате процедуры банкротства, Allied Aviation Technologies стала владельцем опытных самолетов SPn и проектной документации.

Самолет отличается неприхотливостью к размерам и качеству взлетно-посадочной полосы. Использование современных легких материалов для корпуса и прочного шасси позволяет взлетать с полосы порядка 900 метров. Размещение топливных баков в крыльях позволяет добиться большей дальности полета по сравнению с «одноклассниками». Самолет может брать на борт до 9 человек. На нем установлены двигатели Williams FJ-44-3A. Взлетный вес составляет 6,3 тонны, дальность полета до 3 300 км, максимальная крейсерская скорость - 760 км/ч.

## Суборбитальные полеты на подходе

Первый европейский космический авиаперевозчик SpaceLinq начнет работу в 2015 году, сообщает CNews

Представители европейской инициативы по созданию коммерческой суборбитальной авиалинии объявили, что первый полет будет осуществлен с голландского «космопорта» Лелистад, который находится в закрытом военном воздушном секторе рядом Северным морем. В настоящее время проводится согласование с правительством и экологическими службами. Как надеются в SpaceLinq, через шесть месяцев проект вступит в фазу строительства и подготовки к первому полету.

Билеты на европейский суборбитальный самолет планируют продавать с июня 2015 года. Самолет будет вмещать одного пилота и пять пассажиров. Для исследовательских миссий четыре задних сидения можно снять и заменить стеллажами с оборудованием для экспериментов или другой полезной нагрузкой. При этом переднее правое сиденье может занять ученый. Космоплан для взлета и посадки будет использовать турбореактивные двигатели, а для выхода в космос – ракетный двигатель на жидком кислороде и керосине. Суборбитальный аппарат сможет набирать высоту до 100 км и находиться в невесомости в течение трех минут. Уникальной особенностью самолета SpaceLinq является возможность взлета и посадки практически с любого коммерческого аэродрома. По мнению разработчиков, проект космоплана технически зрелый и содержит минимум рисков.

В SpaceLinq надеются на достаточный спрос на суборбитальные рейсы. Прежде всего, коммерческие суборбитальные транспортные средства предоставят дешевый способ запуска спутников, исследований в условиях микрогравитации.

## Private Jet Charter расширяется

Компания Private Jet Charter, которая совсем недавно отметила свой 20-летний юбилей, расширяется. На прошлой неделе состоялось официальное открытие первого офиса компании в США, а именно, в курортном городе Форт-Лодердейл (Fort Lauderdale) на восточном побережье южной Флориды.

Интенсивный рост на рынке Соединенных Штатов в последние несколько лет повлиял на решение компании открыть здесь офис. За это время Private Jet Charter накопила опыт тесного сотрудничества с множеством американских авиакомпаний, а также заслужила доверие у многих американских клиентов.

Генеральный директор и основатель компании Хью Кортени, говорит: “Мы очень взволнованы и, конечно же, рады открытию нашего первого офиса в США. За многие годы в компании сформировалось большое количество постоянных клиентов из Америки, и в последнее время все больше и больше запросов прибывает именно оттуда. Мы уверены, что новый офис даст нам больше возможностей на рынке Северной и Южной Америки, и поможет предоставить нашим американским клиентам лучший сервис, так как теперь мы будем находиться ближе к клиенту, а индивидуальный подход и полная отдача при работе с каждым клиентом - это один из самых важных факторов компании. Также в прошлом были некоторые неудобства из-за разницы во времени, о которых сейчас можно полностью позабыть”.

Сначала американским офисом будут управлять два опытных и квалифицированных менеджера, воспитанника британского офиса компании, которые впоследствии создадут команду из местных профессионалов.

“С первых дней работы, мы будем поддерживать новый офис нашей интегрированной компьютерной системой, которая считается лидером среди техподдержки в индустрии бизнес авиации. Наша система - компьютеризированная система прослеживания воздушных судов - CATS, позволяет нашим авиационным консультантам найти доступный самолет по щелчку мыши, отсортировать по типу самолета, числу мест, году изготовления и любому местонахождению в мире. Когда клиент звонит с запросом, почти мгновенно мы можем обеспечить его любыми деталями самого оптимального доступного самолета по маршруту клиента и ориентировочной ценой полета”, добавил Хью Кортени.

С момента открытия первого офиса компании в 1991 году, в Великобритании, в настоящее время представительства Private Jet Charter, кроме Англии, есть в Дубаи, Ницце, теперь уже и Флориде, в которых трудятся 50 профессиональных сотрудников. Также, в ближайшее время планируется открытие офиса в Москве. Этому способствуют некоторые важные факторы – во-первых в компании на протяжении нескольких лет трудятся русскоговорящие профессионалы, у которых сформировался значительный круг своих клиентов, а во вторых, в последнее время компания ощущает большой приток клиентов из стран СНГ и Центральной Азии, поэтому открытие нового офиса просто необходимо для облегченной работы с клиентами.

В скором времени компания представит специальную бонусную программу для агентов по организации деловых поездок.

## Лучший год в истории Pilatus

2010 стал годом рекордов для Pilatus Aircraft Ltd. В прошлом году компания получила рекордный доход от продаж и наибольшую операционную прибыль - 688 млн. швейцарских франков и 88 млн. швейцарских франков соответственно. Обе эти цифры увеличились более чем на 11% по сравнению с 2009 годом. Компания также инвестировала 49 млн. швейцарских франков в исследовательские и проектные работы. Однако количество вновь поступивших и имеющихся заказов за последние два года существенно сократилось. На конец 2010 года объем полученных заказов составил 355 млн. швейцарских франков, а объем заказов в производстве - 689 млн. швейцарских франков.

Рост продаж в 2010 году был обусловлен получением очень большого заказа на PC-21 для ВВС и ПВО Объединенных Арабских Эмиратов. Шесть таких самолетов уже летают в ВВС Швейцарии.

Для сегмента деловой авиации прошедший год был очень трудным. Существенное влияние на поставки компании в этом сегменте оказывает рынок США. Экономика Северной Америки еще не полностью оправилась от кризиса, поэтому поставки турбовинтового PC-12 NG несколько сократились. Несмотря на это, Pilatus поставил в 2010 году семьдесят девять PC-12, а в июне 2010 года пересек магическую границу в 1000 самолетов этого семейства.

В нынешнем году планируется дальше увеличивать количество рабочих мест, так как в планах компании - начать разработку нового самолета для авиации общего назначения. Более подробная информация по PC-24 (новый самолет получил такое обозначение) будет опубликована в 2012 году.



## Полетят ли самолеты на растительном керосине?

В Мексике состоялся полет пассажирского лайнера на «керосине», полученном из семян ятрофы – растения, произрастающего в засушливых тропических районах Африки и Южной Америки, а теперь – и в некоторых странах Азии. Ятрофа – растение из семейства молочайных, и его родина – Южная Америка.

Таким образом, может сложиться впечатление, что получение керосина из растения оказалось в целом реальным делом. Тем более что в некоторых СМИ так и говорится: дескать, главным специалистами считают сам факт использования растения для выработки весьма ценного вида топлива. Можно ли в этой связи говорить о появлении реальной альтернативы нефти? К сожалению, нет. И не только потому, что новый «керосин» – это смесь настоящего (не менее половины от объема) и биотоплива.

Сейчас биотопливо получают из продовольственных или кормовых культур – кукурузы, рапса, сахарного тростника. Самым экономичным для северных стран (условно, конечно) может считаться получение этанола из кукурузы (США) Но на это тратятся огромные субсидии (порядка 13 млрд долл. в год). Иначе никто этанол делать и использовать не будет. В ЕС предпочитают дизельное топливо из масличных культур. Понятно, что в результате зерновых на мировых рынках становится меньше, и продовольствие дорожает. Так называемое биотопливо второго поколения, полученное из опилок, листьев, соломы, отходов лесного и сельского хозяйства – дело отдаленного будущего. В настоящий момент на это требуется огромное количество энергии.

Нужно было искать что-то попроще, и, казалось, нашли. О ятрофе заговорили совсем недавно, когда реально перешли к поиску альтернативного топлива.



Ятрофу иногда называют идеальным растением для производства биотоплива. Масло, получаемое из этого растения, насколько можно судить, никуда больше не годится. В пищу оно не используется, и продовольственная безопасность не страдает. Казалось бы, можно только радоваться: нашли какую-то альтернативу нефти. Но реальность оказалась суровой.

По сообщению английской НПО «ЭкшнЭйд», исследование, проведенное совместно с фондом «Нейчер Кения» и английским Королевским обществом охраны птиц показало, что чудо – растение, из которого можно получать альтернативное топливо, не соответствует одному из основных параметров, оправдывающих в глазах населения развитых стран необходимость производить такое топливо. Ятрофа не отвечает главному критерию – она не «экологична». Ученые выяснили, что вредных веществ «чудо – топливо» дает в шесть раз больше, чем обычное.

Ученые задались вопросом, сколько вредных веществ можно будет «секвестрировать», если получать биотопливо из ятрофы. Оказалось, что никакого сокращения выбросов не будет. Наоборот, с учетом выбросов при производстве и использовании такого биотоплива парниковых газов будет выделяться больше в 2,5 – 6 раз.

Это исследование было проведено в Африке. Получается, что выгоды от использования ятрофы получают не столько африканцы, сколько европейцы. Дело в том, что в ЕС принята директива, согласно которой надо довести долю биотоплива на транспорте к 2020 году до 10%.

В практическом плане это означает, что европейцам придется в два раза увеличивать использование биотоплива к указанному сроку. Директиву выполнить можно, но выбросы это не уменьшит, скорее наоборот. И ятрофа тоже не поможет.

Остается добавить, что, по расчетам специалистов ФАО, в денежном выражении биотопливо наиболее «экономично», если его получать из сахарной свеклы (величина общей прибыли на га пашни).

И еще одно замечание: если все площади мира пустить на выращивание культур для биотоплива, заместить удастся лишь небольшую часть нефти, идущей на автомобильное топливо. Это тоже научные расчеты. Что уж говорить о мировой промышленности. Иными словами, дело обстоит так: в ближайшие 25 - 30 лет привычные всем нам источники энергии ничем заменить не удастся. В том числе и ятрофой.

Николай Худяков, Крестьянские ведомости



## Весна пришла

Компания ARGUS опубликовала данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в марте 2011 г. По сравнению с прошлым месяцем общий трафик деловой авиации существенно увеличился. Активность бизнес-джетов выросла на 17,2% по сравнению с февралем 2011 г. В сравнении с тем же месяцем 2010 г. также наблюдается рост в 4,7%.

Рассматривая итоги марта 2011 г. видно, что по сравнению с прошлым месяцем во всех сегментах полетов и категориях воздушных судов произошел рост активности. Причем увеличение показателей характеризуется двузначными цифрами. Однако всё равно наблюдается тенденция опережающего роста трафика в сегменте полетов самолетов, выполняющих полеты в интересах владельцев: в долевом владении +17,0%, а в сегменте частных и корпоративных полетов по part 91 + 18,6%. Сегмент коммерческих полетов по part 135 также значительно вырос - на 15% по сравнению с прошлым месяцем – что произошло после двух месяцев снижения. По категориям самолетов наибольшей популярностью пользовались турбовинтовые самолеты – рост составил 19,5%- и малые бизнес джеты: + 18,2%. Однако надо понимать, что в этом случае присутствует эффект низкой базы – в предыдущие месяцы эти самолеты были не особо популярны. А вот полеты на средних и больших

	Активность деловых самолетов март 2011 против марта 2010			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
<b>Турбовинтовые</b>	10.4%	-6.0%	6.0%	3.4%
<b>Малые реактивные самолеты</b>	10.0%	-7.0%	-5.8%	2.5%
<b>Средние реактивные самолеты</b>	5.4%	5.6%	8.3%	6.4%
<b>Большие реактивные самолеты</b>	12.1%	2.2%	11.1%	9.4%
<b>Итого по всем категориям самолетов</b>	9.5%	-3.2%	5.7%	4.7%

бизнес-джетах продолжают наращивать активность, рост составил 15,2% и 12,7% соответственно.

По сравнению с мартом 2010 года, также как и последние два месяца, происходит перераспределение трафика в сторону полетов, выполняемых в интересах собственников воздушных судов. Однако в сегменте коммерческих полетов по part 135 в течение последних четырех месяцев наблюдается падение трафика по сравнению с результатами годичной давности. Несмотря на это, рост количества полетов в сегментах долевого владения и по part 91 перекрывает падение трафика в сегменте part 135. В итоге, общий трафик в марте 2011 г. вырос на 4,7% по сравнению с мартом 2010 г. Активность в сегменте полетов по part

135 уменьшилась на 3,2%, в то же время в сегменте долевого владения и полетов по part 91 по сравнению с прошлогодним мартом наблюдался рост на 5,7% и 9,5% соответственно. Все категории самолетов показали рост активности: количество полетов турбовинтовых самолетов увеличилось на 3,2%, малые, средние и большие бизнес джеты показали рост активности на 2,5%, 6,4% и 9,2% соответственно.

### Категории самолетов в системе TRAQPak.

#### Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты

#### Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)

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

#### Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)

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

#### Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

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



	Активность деловых самолетов март 2011 против февраля 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
<b>Турбовинтовые</b>	21.5%	17.0%	16.1%	19.5%
<b>Малые реактивные самолеты</b>	18.9%	17.4%	17.0%	18.2%
<b>Средние реактивные самолеты</b>	15.7%	11.5%	17.8%	15.2%
<b>Большие реактивные самолеты</b>	14.4%	8.3%	13.6%	12.7%
<b>Итого по всем категориям самолетов</b>	18.6%	15.0%	17.0%	17.2%

## ГЛОНАСС работает лучше, чем GPS

Шведская компания Swepos заявила, что в северных широтах российская навигационная система ГЛОНАСС работает лучше, чем американская GPS, сообщает CNews.

Представители шведской компании Swepos, которая управляет национальной сетью спутниковых опорных станций, предоставляющих данные о позиционировании в режиме реального времени, заявила, что в северных широтах ГЛОНАСС работает лучше, чем GPS. Данные со спутников, полученные через опорные станции Swepos, предоставляются компаниям для решения задач, требующих точных координат: например, для геодезических сервисов, составления географических баз данных, изучения движения земной коры с миллиметровой точностью. «Она (система ГЛОНАСС) работает немного лучше в северных широтах, потому что орбиты ее спутников расположены выше, и мы видим их лучше, чем спутники GPS», - заявил замглавы подразделения геодезических исследований Swepos Бо Йонссон (Bo Jonsson). Он также отметил, что 90% их клиентов используют ГЛОНАСС в комбинации с GPS.

Стоит отметить, что российскую навигационную систему шведская компания использует уже несколько лет: так, в 2006 г. сеть Swepos совокупно насчитывала 120 станций с приемниками ГЛОНАСС и GPS.

На прошлой неделе глава Роскосмоса Анатолий Перминов на встрече с премьер-министром Владимиром Путиным говорил, что Швеция уже «полностью перешла» на ГЛОНАСС. «Почему? Потому что в северных странах ГЛОНАСС имеет преимущество перед GPS, - цитирует Перминова



Спутник «ГЛОНАСС-М»

Reuters. - Американцы сами будут вынуждены использовать его в северных широтах». Напомним, что ранее американские чиновники заявляли, что рассматривают возможность использования ГЛОНАСС и других спутниковых систем в дополнение к GPS для государственных нужд, в том числе - для обеспечения внутренней безопасности, например, в авиации.

На сегодняшний день на орбите работают 23 спутника ГЛОНАСС. Для глобального покрытия необходимо 24 спутника. До конца года Путин потребовал довести численность космических аппаратов в группировке до 29-30.

Несмотря на лучшие характеристики у ГЛОНАСС, система GPS пока имеет подавляющую

распространенность среди пользователей. Россия, стремясь увеличить популярность своей системы, уже разработала график внедрения аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS в гражданской авиации. В соответствии с этим графиком, с 2013 по 2015 год все иностранные воздушные суда, эксплуатирующиеся российскими физическими и юридическими лицами должны быть оснащены сертифицированными основными или дополнительными системами спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Однако, в бизнес-авиации такие решительные шаги не совсем желательны. В российском реестре и так крайне мало зарегистрировано бизнес джетов. А внесение изменений в конструкцию при установке оборудования ГЛОНАСС, может совсем закрыть дорогу в наш реестр деловым самолетам.

Председатель правления ОНАДА Леонид Кошелев в одном из интервью сказал:

- Эта система способна работать лучше, чем GPS, если ею оснащать новые самолеты и вертолеты, а также во многих других авиационных областях. Но нереально требовать заменить существующие системы GPS на ГЛОНАСС. Это технически сложно и экономически, и организационно. Помимо прямых финансовых затрат установка оборудования ГЛОНАСС требует вывода бизнес-джета из эксплуатации примерно на месяц. Бизнес-авиации с российской пропиской может скоро не остаться, поскольку владельцы с введением ГЛОНАСС намерены перерегистрировать самолеты за рубежом. Но особой проблемы здесь нет: все уже поняли и стали работать конструктивно по внедрению ГЛОНАСС там, где можно.

## Первая частная ВПП

В конце 2012 года на Талаканском месторождении в Якутии может заработать первая в России частная взлетно-посадочная полоса, способная принимать Boeing 737, Airbus 320 и Ту-154М. Инвестировать в проект стоимостью около 4 млрд руб. будет «Сургутнефтегаз», заключивший соглашение с правительством Якутии, сообщает Коммерсантъ.

Однако эксперты говорят, что, поскольку окупаемость таких проектов 100 лет и более, до сих пор в аэродромную сеть вкладывалось только государство. Уже в мае этого года может начаться реализация этого проекта. «Сургутнефтегаз» подтвердил свое намерение довести параметры вертодрома на Талакане до требований аэродрома II категории за счет собственных средств, и окончательное согласование проекта завершится во втором квартале 2011 года. Компания уже построила вертодром длиной 300 м, где обслуживает вертолеты Ми-26 и Ми-8, теперь планируется продлить полосу до 2,5 км. Талаканское месторождение — одно из крупнейших российских месторождений нефти.

Базовым перевозчиком на Талаканском месторождении будет авиакомпания «ЮТэйр» (55,68% принадлежит пенсионному фонду «Сургутнефтегаз»). Она уже осуществляет на Талакане перевозки на вертолетном парке. В качестве управляющей компании в талаканский аэропорт будет приглашен аэропорт Сургута.

Глава аналитического агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что строительство собственной взлетно-посадочной полосы «Сургутнефтегазом» — проект уникальный. «Вся аэродромная сеть в России, в отличие от терминалов, до сих пор находится на балансе государства — самое затратное



в строительстве аэропортов именно взлетно-посадочная полоса, которая может окупаться до 100 лет», — уточняет источник в «Росавиации».

Частная взлетно-посадочная полоса в России есть только в аэропорту Читы. Он принадлежит компании «Новаяпорт». Ее коммерческий директор Дмитрий Рыжов пояснил «Ъ», что по неизвестной им причине, когда компания приобретала аэропортовый комплекс, на баланс была передана уже действующая взлетно-посадочная полоса. «Затраты на нее очень серьезные. Только на светосигнальное оборудование в ближайшие два года нам необходимо потратить порядка \$150 млн», — говорит господин Рыжов. На столь серьезные затраты «Сургутнефтегаз» пошел,

вероятно, потому, что ему необходимо динамично разрабатывать свои месторождения на Талакане, полагает Олег Пантелеев.

Андрей Мартиросов поясняет, что уверен, что окупится гораздо быстрее. «Сургутнефтегаз» тратит «гигантские суммы на освоение месторождения в Талакане». «ЮТэйр» для дальнейшей переброски пассажиров на Талакан выполняет до 210 рейсов в Якутск. Появление такого аэродрома в ближайшей досягаемости от крупнейших нефтяных месторождений (кроме «Сургутнефтегаза» вблизи находятся месторождения «Газпрома», ТНК) решит проблему дорогих и рискованных перебросок людей на вертолетах, считает господин Мартиросов. 

## Что взять и чем заняться - вот в чем вопрос!

Деловой туризм - явление очень интересное. Раньше мы ездили в командировки, теперь - в деловые поездки. В отличие от массового туризма решение о командировке, источниках и размерах её финансирования обычно принимают, исходя из деловой необходимости. Часто решение принимают даже не сами деловые туристы, выполняющие свои профессиональные обязанности за пределами обычной среды, а другие лица (руководитель или владелец компании, начальник отдела фирмы и др.). Однако путешественники должны сами позаботиться о том, что взять с собой в дорогу и как провести время на борту самолета.

PrivateFly.com исследовала, без каких вещей не могут обойтись ее клиенты в деловых поездках. По заказу компании, которая предоставляет систему интернет-бронирования рейсов деловой авиации, независимое агентство Clarity провело исследование на тему содержания дорожных сумок британских деловых путешественников. Опрос проводился среди председателей, руководителей и топ-менеджеров крупных британских компаний.

Участникам было предложено выбрать из уже составленного списка три самых необходимых вещи, которые они непременно возьмут в поездку. В итоге, бизнесмены сначала положат в чемодан: телефон или смартфон (30%); ноутбук (23%), одежда/аксессуары (10%) и паспорт (7%). Однако почти треть бизнес-лидеров (30%) уточняют, что есть еще много других вещей, не вошедших в предложенный список, но которые также крайне необходимы в дороге. Например, спортивный костюм, контактные линзы, бируши, семейные фотографии и презервативы.

Респондентов также спросили о некоторых других аспектах деловых поездок, в том числе об их опыте передвижения на различных видах



транспорта: влияет ли способ передвижения на впечатление о поездке? Несмотря на сетования респондентов на неэффективность и потери времени при использовании регулярных авиакомпаний, значительное большинство (69%) заявили, что в целом они остаются удовлетворены этим способом передвижения. Однако деловая авиация всё-таки занимает особое место, как наиболее эффективный (набрала 3,54 из 5 баллов) и самый приятный вид транспорта (4,32 балла).

Комментируя полученные результаты, генеральный директор и основатель PrivateFly.com Адам Твидделл сказал: “Список вещей, которые берут люди в деловую поездку, дает увлекательное понимание их чувств и отношение к путешествию. И хотя наиболее популярные вещи, которые оказываются в сумках, позволяют бизнесменам оставаться на связи с офисом, также важными в путешествии остаются предметы, связанные с домашней обстановкой”.

Темой еще одного опроса, проведенного компанией IBC Corporate Travel, стало - как коротают время российские бизнесмены в перелетах. Убедительную победу в рейтинге одержало чтение книг и журналов.

Как показал опрос, России пока рано отказываться от имиджа самой читающей страны мира, ведь наиболее популярным и приоритетным занятием во время недолгих рейсов (1-3 часа) является чтение книг и журналов: 52% опрошенных деловых людей ответили, что посвящают ему основное время в полете. На втором месте - просмотр фильмов и слушание музыки - 17% респондентов уделяют развлечениям такого рода не менее половины всего времени в дороге. Порядка 15% используют часы перелета для сна, отдыха. Знакомства и живое общение с попутчиками увлекают не менее 9% деловых людей. 4 % считают перелет, в первую очередь, удачной возможностью сосредоточиться на подготовке к рабочей поездке, разобрать почту и ответить на письма.

Наименьшее количество респондентов - порядка 3% выбрало в качестве основного занятия в воздухе общение в социальных сетях, блогах. Как отмечают исследователи, такое положение дел обусловлено еще и тем, что Интернет на бортах остается дорогим удовольствием.

Кроме того, исследование показало, что многое зависит от времени суток, на которое приходится перелет. В продолжение коротких и средних по длительности ночных рейсов для 92% опрошенных самым важным занятием становится сон. При этом 5% из числа бодрствующих предпочитают слушать музыку и/или смотреть фильмы, а другие 3% читают.

В опросе приняли участие топ-менеджеры (35%), менеджеры среднего звена (45%) и специалисты (20%) центральных и региональных офисов крупных российских и зарубежных компаний, которые совершают деловые поездки не реже двух раз в месяц.

## Внуково покидают самолеты

Часть правительственных рейсов в связи с реконструкцией взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Внуково-2» переносится в Шереметьево. Реконструкция начинается с 15 апреля, управление делами президента РФ уже начало перебазирование самолетов специального летного отряда России, сообщают Вести.

«Началось перебазирование большинства воздушных судов специального летного отряда из аэропорта «Внуково» в аэропорт «Шереметьево», где созданы все условия для прилета и вылета первых лиц государства и сопровождающих их лиц», - рассказал пресс-секретарь управления делами президента Виктор Хреков.

Большинство поездок из Шереметьева будет совершать теперь и Владимир Путин. Как заверил пресс-секретарь премьера Дмитрий Песков, никаких неудобств регулярным рейсам и пассажирам это не доставит, поскольку из Внукова по-прежнему будут выполняться рейсы премьера в те небольшие города, которые принимают только Ту-134.

Ранее высказывались предположения об использовании вертолетов во время ремонта ВПП Внуково. Но они были очень осторожны и не подтверждались со стороны госорганов. Предполагалось, что президент и премьер в Шереметьево будут приезжать на автомобилях. Однако эта тема в последнее время стала настолько «горячей», что опасаясь «народного» гнева, всё-таки решили подумать над воздушным вариантом передвижения. Хотя вряд ли посадочная площадка будет на территории Кремля.



«Соответствующими службами прорабатываются варианты передвижения премьер-министра в Шереметьево на вертолетах, - рассказал Песков. - В любом случае, это будет делаться таким образом, чтобы не доставить каких-либо неудобств москвичам». В правоохранительных органах также заверяют, что увеличение числа правительственных кортежей не скажется существенно на ситуации на Ленинградском шоссе. Шереметьево регулярно принимает различные зарубежные делегации, которые передвигаются по Москве в сопровождении машин ГИБДД. Схема работы по обеспечению проезда vip-кортежей на ленинградском направлении давно отработана, рассказали там.

На протяжении нескольких месяцев, пока будет проводиться реконструкция, на ключевых перекрестках и развязках Ленинградского шоссе до поворота на аэропорт появятся дополнительные

мобильные посты инспекторов ДПС.

Перекрывать движение для беспрепятственного проезда охраняемых лиц будут на короткое время, что существенно не отразится на дорожной ситуации в этом направлении, заверили в ГИБДД, передает «Интерфакс».

Но эксперты считают, что заторов при подъезде к аэропорту Шереметьево избежать не удастся, поскольку президента и премьера при поездках сопровождают заместители, помощники, охранники и обслуживающий персонал, а уместить делегацию в одном вертолете невозможно. Не исключено, что через «Шереметьево» полетят и потенциальные пассажиры «Внуково».

В то же время, в аэропорте Внуково на время реконструкции количество взлетно-посадочных операций сохранится на текущем уровне (24 операций), а после завершения реконструкции «большой крестовины» увеличится до 27 операций.

Кроме того, по словам заместителя генерального директора аэропорта Внуково Виталия Ванцева, реконструкция в аэропорту не приведет к массовому оттоку авиакомпаний из Внуково, сообщает АТО. «Мы провели со всеми авиакомпаниями переговоры о переходе, все авиакомпании остались, перевели только рейсы, выполняемые на Ту-134 и Ту-154. Они ушли в «Домодедово». Это около 6-7 рейсов в день», — сказал он, уточнив, что речь идет, в основном, о рейсах бизнес-авиации. Потери от перехода составят около 6-7 млн рублей в месяц, из них 5 млн рублей — потери от перевода рейсов бизнес-авиации, уточнил Виталий Ванцев.

Мы попросили вице-президента Объединенной ассоциации деловой авиации России и президента «Группы компаний «АВКОМ» Евгения Бахтина прокомментировать ситуацию с ремонтом полосы во Внуково, с точки зрения деятельности деловой авиации в Московском авиационном узле.

**Как Вы думаете, повлияет ли работу деловой авиации перевод некоторых рейсов из Внуково, в связи с ремонтом?**

Временное ограничение полетов во Внуково вряд ли окажет какое-либо существенное влияние на движение бизнес-самолетов в Московском авиационном узле. Скорее даже наоборот: Внуково, освободившись от части регулярных полетов и закрытий для выполнения правительственных рейсов, увеличит свою преобладающую долю в бизнес-трафике, поскольку остающиеся в эксплуатации ВПП длиной 2100 м вполне достаточны для полетов большинства типов самолетов деловой авиации. Разумеется, тяжелые воздушные суда (BBJ, G-550, Global Express и Ту-134), вынуждены будут на некоторое время перебазироваться в Домодедово и Шереметьево, однако, для большинства бизнес-джетов, Внуково на некоторое время станет очень удобным, практически безслотовым аэропортом.

**АВКОМ-Д способен будет обслужить дополнительные рейсы, особенно в майские праздники?**

Без сомнения, лучший аэропорт Москвы - Домодедово, кстати, являющийся единственным безслотовым аэропортом Московского авиационного узла для бизнес-авиации, способен принять все тяжелые деловые самолеты, пожелавшие перебазироваться в Домодедово. Также производственные и парковочные мощности ЦДА АВКОМ-Д обеспечат качественное обслуживание всех заявленных



полетов. Отработанные технологии обслуживания пассажиров и бизнес-джетов в АВКОМ-Д, четкая работа аэропортовых служб движения уверенно позволяют справиться с любыми пиковыми нагрузками в трафике бизнес-авиации.

**И самое главное, Евгений Юрьевич, как можно больше комментариев по ситуации, которая складывается во Внуково.**

Во Внукове наблюдается стандартная ситуация типично российского хаоса, сопровождающая все большие стройки и дела в нашей стране: стройка вроде бы должна начаться, но возникли какие-то трения по выбору подрядчика и возможны переносы сроков начала и окончания строительства; владельцам тяжелых бизнес-джетов объявляют о закрытии части ВПП и просят, что называется удалиться из аэропорта, а затем обнадеживают переносом сроков закрытия или увеличением рабочей длины закрываемой полосы. Однако, как только они (владельцы) облегченно вздыхают в надежде еще продержаться,

тут же следует команда все-таки удалиться, причем немедленно и т.п. Конечно, все это малопривлекательно, но не смертельно, и все владельцы тяжелых деловых самолетов, несомненно, найдут места для базирования в других аэропортах Московского авиационного узла, среди которых Домодедово продолжает оставаться наиболее привлекательным по ценовым и операционным предложениям.

Вряд ли в краткосрочной (год-два) перспективе произойдут какие-то революционные изменения в распределении бизнес-трафика в московских аэропортах. Однако, в течение ближайших пяти лет можно с уверенностью прогнозировать эволюционные изменения в постепенной смене от преобладающей роли Внуково в пользу других аэропортов Москвы (Домодедово, Шереметьево), а также надо принимать во внимание новых игроков на рынке обслуживания деловых самолетов - Кубинка, Остафьево.



## MNG Jet делает ставку на Россию

В настоящее время MNG Jet – одна из самых надежных и гибких компаний, которая предоставляет услуги своим клиентам по эксплуатации и техническому обслуживанию воздушных судов, принимая во внимание потребности каждого своего клиента.

Компания является частью холдинга MNG Holding, который работает в разных отраслях: финансах, туризме, строительстве, энергетике, масс медиа, карго перевозках и авиации.

Авиационный сектор холдинга MNG стал развиваться с 1996, когда были основаны грузовые авиалинии MNP Airlines. В 2002 году была основана компания MNG Technic, которая занимается техническим обслуживанием коммерческих воздушных судов, а в 2008 году была основана MNG Jet, которая предоставляет технические, консалтинговые и инженеринговые услуги для бизнес джетов. Мы выполняем техническое обслуживание самолетов Challenger 601/604/605 и Hawker 750, 850 XP и 900XP в своих центрах в Стамбуле, Анкаре, Рас-Аль-Хайма и в любых других аэропортах по требованию клиентов.

В 2010 в развитие авиационного сектора холдинга MNG были сделаны значительные инвестиции: к середине 2011 в Стамбуле будет закончен новый ангар на 5000 кв. м, а также новый офис на 3000 кв. м.

В 2010 году компания MNG Jet достигла значительных результатов: расширили свой круг клиентов, начав обслуживание клиентов из Болгарии, Германии, Франции, Иордании, ОАЭ, укрепили свои позиции в странах Ближнего Востока и вышли на рынки Европы и СНГ.



На вопросы BizavWeek отвечает Генеральный Директор компании MNG Jet Угур Калкан.

**Угур, как Вы оцениваете российский рынок бизнес авиации в целом? Насколько он привлекателен в настоящее время, и с какими проблемами сталкиваются компании, работающие на нем?**

Россия имеет большой потенциал в секторе бизнес авиации. Этот потенциал, с одной стороны, лежит в недостаточно совершенном законодательстве в сфере деловой авиации, в налоговом законодательстве, налогах на импорт самолетов и их комплектующих, а с другой – в недостаточно развитой инфраструктуре.

Я считаю, что это те первостепенные проблемы, на которые стоит обратить внимание.

Российская отрасль бизнес авиации всегда считалась «люксовой», в некоторой степени с негативной окраской. Хотелось бы надеяться, что россияне в будущем поймут, что бизнес авиация в первую очередь предназначена для развития бизнеса в стране: российские бизнесмены в основном используют свои джеты для того, чтобы использовать возможности развития их бизнеса и привносить благополучие и развитие в их страну.

Хотелось бы заметить, что поскольку Россия – страна, которая имеет свою авиационную отрасль, то безусловно, в скором будущем, сектор бизнес авиации в России выйдет на уровень развития этой отрасли в странах в Европы и в США.

С коммерческой точки зрения, нет никакого сомнения, что спрос на бизнес джеты в России огромен, и, по мере того, как страна будет восстанавливаться после кризиса, спрос в ближайшие годы будет продолжать расти.

Именно этот рост и привлекает нашу компанию, как поставщика технических услуг в секторе бизнес авиации. В течении многих лет российские компании и владельцы джетов использовали центры технического обслуживания в Европе из-за близости расположения последних и из-за отсутствия другой альтернативы. Сегодня Турция, и MNG Jet частности, представляет собой достойную альтернативу Европе в плане технического сервиса для коммерческой и бизнес авиации: наши центры технического обслуживания расположены ближе, чем европейские,

наша скорость обслуживания бизнес джетов выше, чем у других компаний, а наша ценовая политика гораздо более привлекательна.

***А если говорить отдельно по сегментам: авиаброкеры, аэропорты и сервисные компании?***

Российские аэропорты должны развиваться, чтобы увеличить пассажиропоток не только коммерческих, но и частных рейсов. Если будет увеличиваться пассажиропоток, то, таким образом, будет увеличиваться и необходимость в увеличении количества компаний, предоставляющих услуги по обслуживанию бизнес джетов в аэропортах базирования.

Наряду с небольшим количеством аэропортов, в России очень высокие аэропортовые сборы, что, в совокупности с длительной процедурой (по сравнению с другими странами) получения разрешения на полет, препятствует развитию сектора бизнес авиации.

На наш взгляд, на данный момент в России хорошо развит сектор VIP обслуживания пассажиров бизнес джетов, а вот сектор бортового питания по-прежнему требует внедрения улучшений и повышений стандартов качества.

Я уверен, что последние изменения в законодательстве России, а также направленность правительства России на инвестиции в гражданскую авиацию, в частности, в региональное развитие, приведет к росту как числа аэропортов и рейсов, так и к повышению качества услуг в секторе бизнес авиации.



***А чем же Вы удивите российских клиентов в году текущем. Какие новые продукты компания сможет предложить российским клиентам?***

MNG Jet имеет Европейский сертификат EASA 145 на обслуживание бизнес джетов Challenger 601/604/605 и Hawker 750, 850 XP и 900XP. Нужно сказать, что 2011 год – год новых возможностей для нашей компании. В начале 2011 года мы получили статус Авторизированного Сервисного Центра Hawker Beechcraft для самолетов Hawker 750, 850 XP и 900XP. Также наша компания имеет разрешения Министерств Гражданской Авиации 4 других стран: Турции, Иордании, ОАЭ и Каймановых островов. В 2011 года мы планируем получить разрешение Росавиации и США.

С середины 2011 года мы начнем выполнять технические работы по самолетам семейства Bombardier Global, что значительно расширит

круг наших клиентов. В первую очередь, это будет очень интересно российским компаниям и владельцам бизнес джетов: близость наших центров и скорость выполнения работ будет нашим главным конкурентным преимуществом.

MNG JET ставит себе цель удовлетворять все нужды наших клиентов, выполняя технические работы во время и с высочайшим качеством - наш слоган We Value Your Time говорит о том, что мы в полной мере понимаем предназначение бизнес авиации и нужды наших клиентов.

С целью ознакомления наших клиентов с нашей компанией и нашими услугами в 2011 года мы примем участие в международной выставке в Женеве EBACE, которая пройдет 17-19 мая. Также мы планируем участвовать в Paris Air Show, Jet Expo в Москве и Dubai Air Show.

***Какие прогнозы на 2011 год?***

Я ожидаю, что рост бизнес авиации будет продолжаться и увеличится приблизительно на 2% по сравнению с 2010 годом. 2011 и 2012 года будут годами увеличения продаж бизнес джетов, увеличения количества частных рейсов, что будет неразрывно связано с развитием технических центров и других сопутствующих услуг, а также с увеличением количества технического персонала. Мы как компания, направленная на удовлетворение потребностей наших клиентов, будем работать над расширением разрешений, чтобы мы могли проводить техническое обслуживание самолетов с любой регистрацией, а также мы будем работать в направлении получения лицензий на работы по другим моделям и маркам самолетов.

## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 11 по 17 апреля 2011 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

### **Запросы на выполнение рейсов.**

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

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	21	31	35	13	3	17	68	106
Великобритания	32	55	90	12	24	35	34	242
Франция	21	69	90	28	2	21	96	225
Италия	27	18	24	49	10	19	51	152
Австрия	12	1	1	8	4	9	16	29
Швейцария	6	67	32	15	11	15	13	92
Россия	56	46	45	41	34	10	0	376

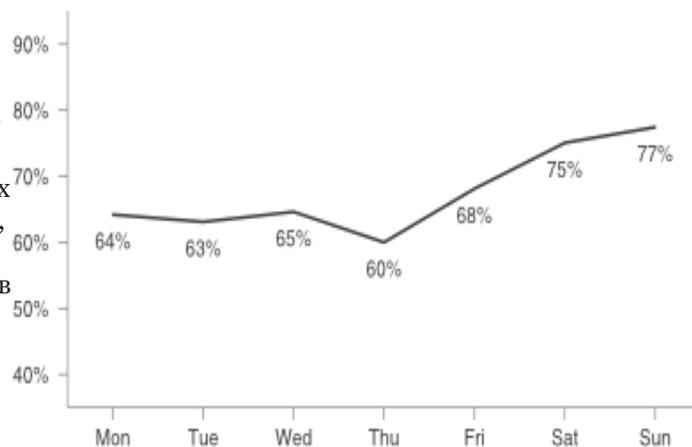
### **Количество Empty Legs.**

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

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	2	0	2	3	2	1	14
Великобритания	5	30	10	2	2	2	1	16
Франция	14	11	9	1	0	6	6	17
Италия	1	1	2	4	2	2	0	6
Австрия	2	2	3	4	6	4	1	5
Швейцария	1	1	6	6	1	3	1	17
Россия	3	1	9	1	1	6	1	5

### Индекс наличия свободных самолетов

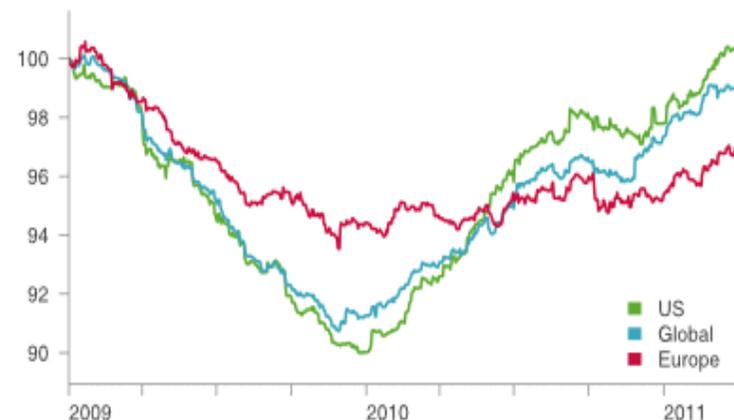
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

### Индекс стоимости летного часа.

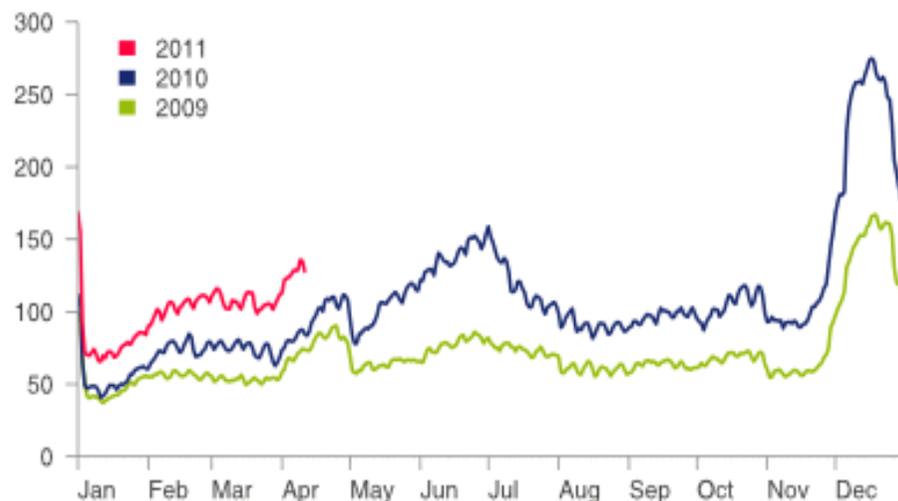
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

### Индекс спроса

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



### Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1542	€ 1537	€ 1528
Cessna Citation Excel	€ 2712	€ 2744	€ 2696
Bombardier Challenger 604	€ 4714	€ 4701	€ 4549

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 22 Cessna Citation Jet, 23 Cessna Citation Excel и 29 Bombardier Challenger 604.

### Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ле Бурже - Женева	63
2	Ле Бурже - Ницца	50
3	Фарнборо - Шамбери	45
4	Лутон - Ницца	41
5	Лутон - Ле Бурже	39
6	Шамбери - Ольбия	38
7	Ле Бурже - Сион	38
8	Женева - Ле Бурже	35
9	Ле Бурже - Шамбери	34
10	Лутон - Шамбери	29

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.