



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 10 (15) 17 апреля 2010 г.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Вулкан управляет полетами в Европе.



Воздушное сообщение во многих странах Европы практически полностью нарушено в результате извержения вулкана в Исландии.

Метеорологическая служба Исландии распространила 17 апреля сообщение о том, что вулканическое облако пепла сохранится над Европой в течение четырех или пяти дней. На данный момент ветер гонит массу вулканического пепла из Исландии в Европу и,

согласно прогнозам, это будет продолжаться еще в течение двух дней или до середины следующей недели. Из-за образовавшегося облака вулканического пепла было закрыто воздушное пространство над Европой. Отменены сотни авиарейсов. Авиакомпании рекомендуют пассажирам оставаться дома и не беспокоить лишним раз своими звонками.

Облако пепла, образовавшееся в результате извержения вулкана, уже накрыло Британию, ряд стран континентальной Европы, Скандинавию, Финляндию и северо-западные регионы России.

Вулканический пепел опасен для самолетов, поскольку присутствующие в нем мельчайшие частицы способны заглушить двигатели.

Не исключено, что негативные последствия извержения для авиасообщения могут растянуться на несколько месяцев - все будет зависеть от того, как долго продлится извержение и насколько интенсивным оно будет.

“Согласно прогнозу IATA, в соответствии с текущим уровнем нарушения (авиасообщения), извержение в Исландии, по скромным и предварительным подсчетам, обойдется авиакомпаниям в 200 миллионов долларов ежедневно”, - говорится в заявлении IATA.

Эксперты отмечают, что авиакомпании несут убытки не только от отмены рейсов, но и изменения маршрута следования воздушных судов, а также оказания помощи попавшим в затруднительное положение пассажирам.



Польская трагедия.

В 10 апреля под Смоленском на военном аэродроме Северный потерпел крушение самолет Ту-154, в котором находились президент Польши Лех Качиньский, а также высшие военные руководители и этой страны. **стр. 6**

АНАЛИТИКА



Рынок бизнес авиации - прогноз положительный, но восстановление в тупике.

Такие выводы сделаны по результатам мартовского исследования UBS, опросив американских и международных операторов деловой авиации, дилеров, производителей и инвесторов. **стр. 8**

СОБЫТИЕ



Человеческий фактор.

14 апреля 2010 г. в Москве прошла конференция «Российская деловая авиация: через реформы к гармонизации», организатором которой выступила Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации России (ОНАДА). **стр. 9**

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 на период с 12 по 18 апреля 2010 г. **стр. 14**

1952

BURNS

GUITARS

London

DISTRIBUTOR

8(985)7629776

ber@burnsguitar.ru

www.burnsguitars.com

Bombardier неплохо отработал 2009 г.



Bombardier сообщил о сильных финансовых результатах за четвертый квартал и за финансовый год, закончившийся 31 января 2010. Выручка компании в экономически сложном году увеличилась на 13% и достигла \$ 19,7 млрд. Прибыль до уплаты налогов (ЕВИТ) составила \$ 1,4 млрд., что на 56% выше результата прошлого финансового года. А чистая прибыль достигла \$ 1 млрд., что значительно больше результата прошлого года с \$ 317 млн. При этом прибыль на одну акцию (EPS) составила \$ 0,56. Авиационное подразделение компании Bombardier Aerospace показало выручку в \$ 10 млрд. по сравнению с \$ 9,7 млрд. в прошлом финансовом году, в то время как показатель ЕВИТ вырос до \$ 896 млн. по сравнению с \$ 563 млн. за предыдущий финансовый год.

По состоянию на 31 января 2009 портфель заказов Bombardier Aerospace достиг \$ 23,5 млрд., по сравнению с \$ 22,7 млрд. на ту же дату в прошлом финансовом периоде. 5 февраля 2009, количество заказов и поставок за финансовый год, окончившийся 31 января 2009, был пересмотрен в сторону понижения. Производитель получил 367 заказов на

деловые, коммерческие самолеты и амфибии, что меньше 698 заказов в предыдущем финансовом году. По сравнению с 361 самолетом, поставленным в 2008 финансовом году, в 2009 г. произошло небольшое снижение производства до 349 самолетов. На рынке бизнес самолетов, Bombardier Aerospace сохранил свое лидерство, поставив 235 самолета, а также получив заказ на 251 бизнес джет. Также заказано 114 региональных самолетов, а передано клиентам в 2009 г. 110 самолетов этого класса.

Хотя у Bombardier Aerospace самая обширная линейка бизнес самолетов, покрывающая 95% общего диапазона классификации деловых самолетов, тяжелое положение на рынке деловой авиации отразилось на компании. Так как спрос на бизнес джеты во второй половине 2008 г. резко сократился Bombardier Aerospace на данный момент планирует поставлять на 25% меньше самолетов в текущем финансовом году по сравнению с 2009 годом, в то же время ожидается увеличение поставок коммерческих самолетов на 10% по сравнению с прошлым финансовым годом.

EMBRAER сохранил ритм производства в 1-ом квартале 2010

Embraer закончил первый квартал 2010 года, реализовав 41 самолетов, на один самолет больше, чем за аналогичный период в 2009 году. Из них 21 региональный самолет, 19 бизнес джетов, и один для военных. На 31 марта 2010, производитель имел портфель заказов на \$ 16 млрд., что на 3,6% меньше чем было в прошлом квартале (\$ 16,6 млрд.).

Из 19 самолетов деловой авиации было в 1-м квартале 2010 г. произведено:

16 Phenom 100

1 Phenom 300

2 Legacy 600

1 Legacy 600 был произведен для военных нужд.

В сегменте бизнес авиации компания успешно продвигается вперед в разработке новых Legacy 450 и Legacy 500. В последнем квартале было отмечено увеличение производства самолетов семейства Phenom. В течение года Embraer изготовил и поставил заказчикам более 100 самолетов этого класса.



Cessna ускоряет поставки Skycatcher и празднует 25 лет семейства Caravan.

13 апреля 2010 на слете Sun 'n Fun во Флориде, официальные представители компании Cessna Aircraft Company, а Textron Inc. заявили, что компания планирует ускорить поставки заказчикам нового легкого спортивного самолёта Cessna 162 Skycatcher. Cessna поставила заказчику первый самолет Skycatcher в конце 2009 года. Несмотря на то, что незначительные модификации самолёта привели к задержкам первых поставок, компания Cessna Aircraft и её партнёр по производству Shenyang Aircraft Corp в Китае работают вместе, чтобы ускорить поставки в 2010 году. Несколько самолетов Skycatcher, находящихся в г. Вичита в США, готовятся к поставке клиентам в ближайшие недели.

Cessna Aircraft Company продолжает работу с европейскими авиационными властями по вопросу получения сертификации по категории легких спортивных самолетов, что позволит компании начать поставки самолётов Skycatcher европейским заказчикам. В настоящее время в общей сложности 12 стран во всём мире признают стандарты ASTM.



Весь 2010 год Cessna Aircraft Company будет праздновать 25-летие семейства Cessna Caravan.

«Caravan – это огромный успех для Cessna. Портфель заказов на эту модель остается устойчивым уже на протяжении 25 лет, в том числе во время нынешнего экономического спада», сказал вице-президент по продажам винтовых самолетов Cessna Джон Доман. Caravan известен во всем мире благодаря своей универсальности. Использование в пассажирских перевозках, транспортировке грузов, для деловых поездок делает его эталоном среди других самолетов этого класса.

Cessna поставит свой 2000-й Caravan, Grand Caravan, в этом году.

Cessna Caravan сертифицирован в 100 странах и общий налет всех выпущенных самолетов составил более 12,5 млн. часов.

Gulfstream готовит преемника моделям G450 и G550.

Gulfstream разрабатывает преемника G450 и G550 с чистого листа, сообщает Flightglobal. При разработке нового самолета будут использованы концепция и наработки, использовавшиеся при конструировании флагмана производителя - G650.

Источники сообщают, что Gulfstream сейчас находится на стадии выбора двигателей нового поколения и рассматривает варианты установки Pratt & Whitney PW800, General Electric NG34 или новинки Rolls-Royce.

Официальные представители Gulfstream отказались от комментариев по поводу проекта нового самолета.

Разработка полностью нового самолета с чистого листа будет для компании уже третьей в полностью новом дизайне, после G250 и G650. Новый самолет напрямую конкурировать с Falcon 7X и 900LX, Bombardier Global Express XRS и 5000.

G450 имеет дальность 8050 км при скорости 0,88M с восемью пассажирами и тремя членами экипажа. Производство G450 и G550 снизились в прошлом году из-за глобальной рецессии и вынужденной отсрочки и отмен от заказов клиентами.

Производитель планирует поставлять в этом году 77 G450 и G550, что сравнимо с результатом прошлого года в 75 самолетов, но меньше результата 2008 г., когда заказчики получили 87 G450 и G550.

Некоторые аналитики полагают, что рынок бизнес-джетов уже достиг дна после резкого снижения в 2008 и начал возрождаться. Об этом свидетельствует восстановление уверенности производителей в завтрашнем дне и начало разработки новых самолетов.



Hawker 900XP и Hawker 4000 побывали в Москве

12 апреля клуб «Бизнес Авиация» и Hawker Beechcraft Corporation провели в московском аэропорту Внуково-3 закрытую презентацию бизнес-джетов Hawker 900XP и Hawker 4000.

Hawker 900XP сегодня считается настоящим бестселлером среди реактивных моделей производителя: в прошлом году заказчикам было передано 35 машин. «Девятисотый» стал удачным продолжением легендарной серии Hawker 700, которые стали появляться в России еще в 80-х годах. В 2008 году Hawker 900XP прошел сертификацию Европейского агентства по авиационной безопасности EASA, а в этом году, по словам главы представительства Hawker Beechcraft в России и СНГ Александра Золотарёва, должна будет завершиться сертификация самолета в России.

Демонстрация самого большого бизнес-джета в линейке производителя Hawker 4000 пришлось на время завершения европейской сертификации самолета. Через 14 лет после объявления запуска нового проекта по разработке бизнес-джета класса super mid-size (тогда он назывался Hawker Horizon) Hawker 4000 поступил к первому заказчику в июне 2008 года.

Сегодня Hawker 4000 – единственный бизнес-джет такого класса, который имеет цельнокомпозитный фюзеляж. Применение современной технологии позволило снизить массу самолета и увеличить дальность полета (максимум до 6075 км), повысить удельную прочность и коррозионную стойкость воздушного судна, увеличить внутреннее пространство самолета, а также добиться других преимуществ. «Более легкий, более быстрый, более экономичный, – характеризует Hawker 4000 Александр Золотарёв. – Гарантия на планер самолета



Фото Марина Лысцева

составляет 10 лет, а не пять, как в других моделях».

В компании ожидают повышенный спрос на бизнес-джеты такого класса, особенно в России. По словам Александра, на клиентов из России и СНГ сегодня приходится более 10 твердых заказов. Кстати, в прошлом году производитель поставил 20 самолетов Hawker 4000.

Как рассказал порталу Jets.ru Александр Золотарёв, уже состоялась поставка первого Hawker 4000 в Россию. Ожидается, что в ближайшее время производитель начнет процесс российской сертификации.

«Мы верим, что рынок начнет оживать, – говорит Александр. – Но главное, что мы видим, что этот самолет не только для отдыха, это самолет для работы. Этот самолет является инструментом для ведения бизнеса, способный в плане логистики покрыть все потребности бизнеса».

Источник: Jets.ru

NetJets Europe в 2010 получит прибыль.

NetJets Europe получит операционную прибыль в этом году, так как многие компании выбирают долевою собственность, а не покупку собственных самолетов. Такое заявление сделал во Франкфурте в среду исполнительный директор компании Матс Леандер.

«Наш бизнес будет идти лучше, чем ожидалось, хотя еще только начало года», сказал г-н Леандер на пресс-конференции. «Мы удивлены, количеством корпоративных клиентов, которые переключились на работу с нами».

В беседе с журналистами Матс Леандер также сообщил, что NetJets удалось сохранить свою клиентскую базу в Европе в 2009 г. В планах компания расширить клиентскую базу в Германии в течение ближайших 5-10 лет до 800-1000 клиентов с нынешних 100.

NetJets в прошлом году купил аэропорт Egelsbach, расположенный в 16 км от аэропорта Франкфурта. Здесь компания планирует создать центральноевропейский хаб, чтобы иметь возможность оперативно обслуживать европейских клиентов. В течение ближайших пяти лет будет увеличена ВПП и модернизирована аэродромная инфраструктура.

NetJets инвестирует в обновление аэропорта до 30 млн. евро (\$ 41 млн.). Главный операционный директор NetJets Europe Марк Уилсон сказал, что с приходом NetJets аэропорт будет обслуживать 3-4 рейса ежедневно при том что в настоящее время здесь выполняется 3 рейса в неделю



Альтернатива ВВJ и АСJ.

ООО «Московское Небо» объявляет о появлении достойной альтернативы воздушным судам Boeing Business Jet и Airbus Corporate Jet на европейском и российском рынке бизнес авиаперевозок

Выходом в регулярную эксплуатацию трех самолетов Fokker 100 Executive Jet завершился успешно реализованный компанией Московское Небо проект по модернизации магистральных лайнеров Fokker 100 в VIP конфигурацию.

В результате модернизации полностью поменялась концепция использования данных воздушных судов.

На базе компании Sabena Technics DNR все самолеты были оборудованы комфортабельными салонами на 28 кресел для перевозки 19 пассажиров. Интерьеры отличаются высоким качеством и изысканным дизайном. Установленное на борту бытовое и развлекательное оборудование предоставляет пассажирам высокий уровень сервиса и комфорта.

Установка дополнительной топливной системы, осуществленная компанией Fokker Services B.V. (Нидерланды) позволила увеличить дальность беспосадочного перелета до 5 000 км.



Потребители услуг бизнес авиации получили возможность летать на самолетах, сопоставимых по уровню и техническим параметрам с такими лайнерами как Boeing Business Jet и Airbus Corporate Jet по существенно меньшим ценам.

Специалисты компании Московское Небо уже сегодня отмечают возрастающий интерес со стороны заказчиков к перелетам именно на воздушных судах Fokker 100 Executive Jet.



В марте 2010 трафик деловой авиации увеличился по сравнению с февралем.

Мартовское исследование компании ARGUS об активности деловой авиации в США показывает значительное увеличение трафика по сравнению февралем 2010 года.

Данные отчета свидетельствуют, что в марте по сравнению с февралем 2010 г. активность бизнес авиации увеличилась на 12,9%. Даже если сделать поправку на различное в количестве дней в марте (31 дней) и феврале (28 дней), можно с уверенностью сказать что мартовские показатели демонстрирует уверенную тенденцию к росту.

При сравнении с прошлогодними результатами (март 2010 против марта 2009) активность в целом выросла на 8,5%, причем наибольший результат показали полеты по FAR Part 91 рост на 11,5%. По классам самолетов наибольших успехов достигли среднеразмерные джеты – рост на 13,4%.

ARG/US	Business Aircraft Activity March 2010 vs. February 2010			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	15.4%	7.7%	16.3%	12.8%
Small Cabin Jet	20.1%	13.3%	10.3%	16.6%
Mid Size Cabin Jet	14.0%	10.3%	12.2%	12.5%
Large Cabin Jet	7.7%	8.5%	5.1%	7.6%
All Aircraft Combined	15.0%	10.1%	11.7%	12.9%

ARG/US	Business Aircraft Activity March 2010 vs. March 2009			
	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	7.7%	-3.7%	10.2%	3.8%
Small Cabin Jet	14.6%	9.0%	-1.7%	10.6%
Mid Size Cabin Jet	16.6%	16.2%	7.2%	13.4%
Large Cabin Jet	6.6%	5.4%	-3.1%	5.0%
All Aircraft Combined	11.5%	5.5%	4.7%	8.5%

Source TRAQpak. © 2009 Aviation Research Group / U.S. Inc. 1-800-361-2216

Польская трагедия.

В субботу утром под Смоленском на военном аэродроме Северный потерпел крушение самолет Ту-154, в котором находились летевший в Россию с частным визитом президент Польши Лех Качиньский, его супруга Мария, а также высшие военные руководители и многие другие видные представители этой страны. По предварительным данным, при посадке в условиях предельно плохой видимости лайнер задел деревья и упал в 300 м от взлетно-посадочной полосы. Из 96 человек, находившихся на борту, не спасся никто.

По официальной версии, 10 апреля в 10.50 в ЦУКС МЧС России по Смоленской области из ФГУ «Центральный авиационный поисково-спасательный центр» поступило сообщение о том, что пропала связь с бортом N 101, следовавшим рейсом Варшава-Смоленск. Одновременно в оперативно-дежурную службу МЧС поступила информация о падении самолета. На место происшествия немедленно направились 40 спасателей и 11 пожарных машин. Первые экипажи прибыли в 10 часов 55 минут (одна из пожарных частей расположена неподалеку от Северного).

Спасатели обнаружили горящий разрушенный самолет и приступили к тушению. Через считанные минуты огонь был ликвидирован. Тем временем в 11.00 в готовность номер один были приведены все силы МЧС области. На место происшествия срочно прибыли оперативные группы ФСБ и УВД по Смоленской области. Всего в ликвидации последствий аварии самолета было задействовано 1089 человек и 132 единиц техники.

В момент посадки самолета над аэропортом «Северный» висел густой туман, нижняя граница



которого была всего в 30 м от поверхности. Прямая видимость в тумане составляла около 300 м. Как говорят участники расследования, еще на подлете к Северному местные диспетчеры сообщили президентскому экипажу о невозможности посадки и предложили ему уйти на запасной аэродром в Минск или Москву, однако командир настоял на том, чтобы дойти до точки принятия решения.

Первоначально в прессе появились сведения, что президентский борт заходил на посадку четыре раза и на последнем заходе потерпел катастрофу. Но глава Межгосударственного авиационного комитета Татьяна Анодина опровергла в четверг эти сведения. По словам Анодиной, - «информация, появлявшаяся в СМИ, о трех-четырёх заходах польского самолета на посадку, не соответствует действительности». Попытка посадки была одна, - сказала Анодина. «Установлено, что место первого касания самолета с деревьями находится на удалении 1050 метров от торца ВПП (район ближнего привода) и левее линии пути приблизительно на 40-45 метров. Через 200

метров произошло столкновение самолета левым крылом с деревом, вследствие чего произошло резкое кренение самолета с переворотом влево. Основная масса фрагментов воздушного судна находится на удалении 350-500 метров от торца ВПП, левее полосы на 150 метров», - сообщает МАК.

В настоящее время эксперты частично расшифровали записи «черных ящиков» и установили, что пилоты поняли неизбежность катастрофы за несколько секунд до гибели. Главный военный прокурор Польши полковник Кшиштоф Парульский рассказал, что последние слова летчиков «были драматическими». При этом он отказался указать, что «конкретно говорили пилоты машины перед ударом о землю». Полковник также не сообщил, знали ли пассажиры авиалайнера о том, что он вскоре разобьется.

Пока как наиболее вероятная причина катастрофы рассматривается ошибка пилотирования. «Анализ имеющихся в распоряжении комиссии данных, в том числе первые результаты расшифровки «черных ящиков», показывают, что к катастрофе привела ошибка в пилотировании», - сказал источник близкий к расследованию. Экипаж лайнера, вероятно, при выборе варианта выравнивая самолета, после неудачной попытки захода на посадку в сложных метеоусловиях не учел некоторые особенности пилотирования Ту-154. «Особенностью этого самолета является то, что если скорость его снижения более шести метров в секунду, самолет при выравнивании и переходе в горизонтальный полет дает просадку. То есть теряет высоту гораздо быстрее, чем обычно», - сказал источник.

Помимо этого есть еще один нюанс того злополучного дня - польская сторона была проинформирована



об отсутствии современной навигационной системы в аэропорту Смоленска. Современной аэронавигационной системы, которыми оборудованы международные аэропорты, на аэродроме «Северный» нет. Там установлена штатная система посадки самолетов, о чем польская сторона была хорошо и заблаговременно проинформирована.

Также по предварительным данным расшифровки «черных ящиков» известно, что экипаж Ту-154 не получал указаний от находившихся на борту высокопоставленных пассажиров обязательно посадить самолет на аэродроме «Северный» под Смоленском. По словам источника, самописец «не зафиксировал при переговорах членов экипажа какого-либо давления на них». Хотя официального подтверждения этой информации пока нет.

В тоже время есть мнения, что все-таки возможен вариант неявного давления на экипаж. Как пример можно привести мнение пилота, выполнявшего подобные рейсы: «Это совершенно очевидный синдром VIP-пассажира. Диспетчеры предлагали экипажу увести самолет на запасной аэродром - в Минск или в Москву. Я уверен, что командир экипажа сообщал об этом президенту. Но в ответ по каким-то причинам получил четкое указание - сажать лайнер именно в Смоленске.»

Но нельзя и исключать неблагоприятное стечение обстоятельств, которые могли привести к трагедии. Во-первых, это сложные метеоусловия - утренний туман, который только-только начал подниматься вверх от нагревающейся земли. Пилоты садились вслепую, не видя, что находится под ними. А это

просто классика жанра - преждевременное снижение и столкновение с землей в управляемом полете.

Во-вторых, они садились на военный аэродром и пока неизвестно, был ли он полностью готов к приему гражданского борта в таких сложных условиях.

В-третьих, хотя президентский экипаж и состоит из пилотов высшего класса, летают они не так часто, как обычные летчики. Так что и недостаточную подготовку пилотов к посадке в критической ситуации тоже нельзя сбрасывать со счетов.

В настоящее время уже ясно, что самолет до самого столкновения с землей был полностью исправен.

Между тем ведущие эксперты и аналитики напоминают, что это уже не первая авиакатастрофа, в которой погибает значительное число руководства страны. Так секретарь Национального авиационного совета Польши Томаш Хипки, утверждает, что руководители страны не сделали необходимых выводов из катастрофы военно-транспортного самолета Casa-295М с командованием военно-воздушных сил Польши, которая произошла 23 января 2008 года. Тогда это случилось в районе военного аэродрома города Мирославец и «один к одному» напоминает катастрофу правительственного лайнера Ту-154М. Уже тогда часть руководителей попыталась ввести правила, согласно которым много высокопоставленных особ не должны летать на борту одного самолета. Но эта идея не была поддержана.

Лех Качиньский выразил свое «потрясение» той катастрофой, но, как видно, правильных выводов из нее не сделал.



Рынок бизнес авиации - прогноз положительный, но восстановление в тупике.

Рынок бизнес авиации все еще падает - но уже чувствуется приближение стабильности после двух лет значительного снижения всех показателей. Тем не менее пока общие настроения рынка депрессивны, что подтверждается некоторым снижением показателей с начала этого года. Это свидетельствует о зыбкости предыдущего восстановления.

Такие выводы сделаны по результатам мартовского исследования UBS, проводимого раз в два месяца посредством опроса американских и международных операторов деловой авиации, дилеров, производителей и инвесторов.

На вопрос об общих условиях для ведения бизнеса, ответы участников варьировались от нуля (хуже некуда) до 8 (10 – наилучшие условия за все время условия). При этом общая оценка по рынку получилась 3,6 (5 - нормальные условия). Уровень ниже 5 пунктов был пройден в сентябрьском отчете 2008 г. и опускался вниз до отметки в 2,2 вплоть до марта 2009, после чего начал понемногу восстанавливаться. Но в марте этого года, негативные настроения участников рынка понизили этот индекс от январского значения в 3,7 пункта, что указывает на приостановку восстановительных процессов.

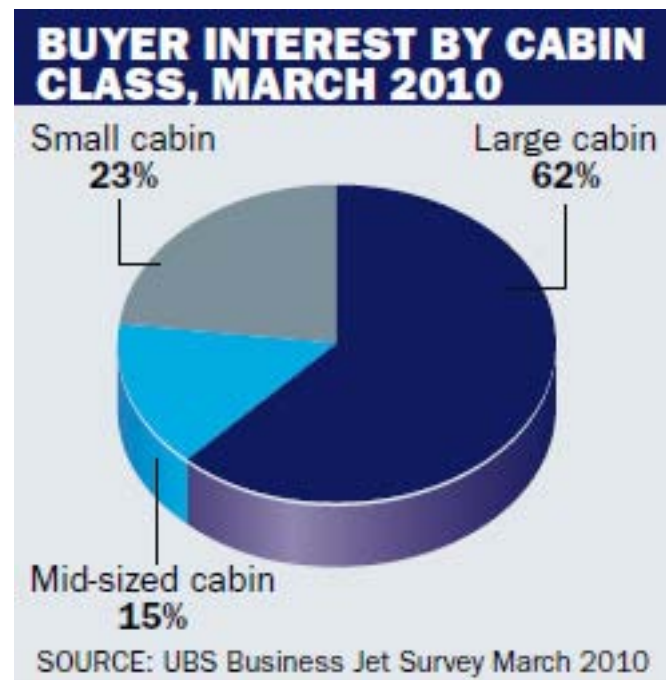
Дополнительным основанием для снижения индекса, стали разговоры о восстановлении интереса клиентов к новым или подержанным самолетам - но лишь немногие в марте увидели признаки улучшения, по сравнению с январем. В то время как общие признаки состояния бизнеса в США находится в неустойчивом положении, на международном уровне всё еще присутствует сдержанный оптимизм.

На вопрос об общем уровне цен на вторичном рынке бизнес джетов (возросли, уменьшились или остались неизменным с января) значительное респондентов ответило, что цены остались прежнем уровне или выросли. Если перевести эти мнения в рыночный индикатор, то его показатель составит 48 пунктов, что совсем немного недотягивает до 50 - ценовой стабильности.

Таким образом, хоть цены и снижаются из месяца в месяц, темпы этого падения уже приближаются к нулю. Результаты исследования UBS свидетельствуют о неуклонном движении к стабильности.

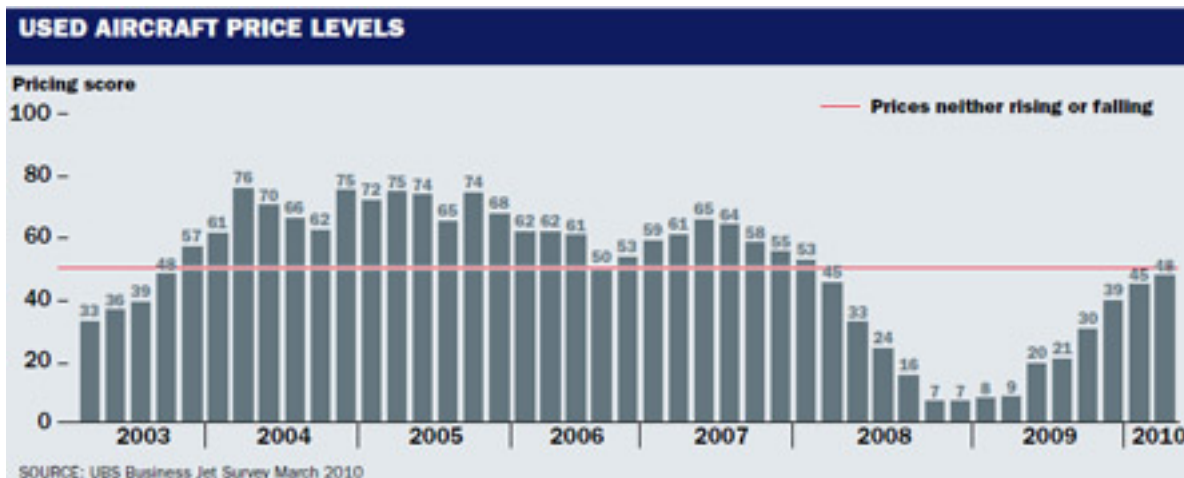
Последний отчет UBS подтверждает свидетельства того, что именно самолеты большой размерности пользуются наибольшим интересом у покупателей.

При взгляде в будущее только 4% респондентов



ожидают, что общие условия для ведения бизнеса ухудшатся в течение ближайший год, а остальные участники опроса прогнозируют улучшения состояния рынка или стабильность. Оценка UBS по этому параметру составила в марте 79 пунктов, по сравнению с 82 в январе 2010 г., что все-таки значительно выше 50 пунктов, которые указывали бы на неопределенность ситуации.

Определенную тревогу брокеров и дилеров вызывает количество свободных самолетов на рынке. В ходе мартовского опроса 92% респондентов заявили, что этот показатель остается высоким, при том что в январе об этом заявило только 88% участниками опроса. И как они отмечают, особую тревогу вызывает избыток именно свежих и качественных самолетов. Также респонденты продолжают сообщать об увеличении финансово состоятельных клиентов. Этот показатель растет с мая 2009 г.



Человеческий фактор.

14 апреля 2010 г. в Москве прошла конференция «Российская деловая авиация: через реформы к гармонизации», организатором которой выступила Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации России (ОНАДА).



Авиационной индустрии в трудные времена экономической нестабильности пришлось очень не сладко. До кризиса ее давили непомерные цены на топливо, но была уверенность, что растущий спрос поможет сохранить рентабельность. Хотя деловая авиация в тех условиях чувствовала себя неплохо, так как здесь нет сильной зависимости от массовых тенденций и собственный самолет или индивидуальный рейс удел не очень многих. Когда грянул кризис, все перевернулось с ног на голову, хотя подобные сценарии случались уже не раз в мировой истории. Рынок бизнес-авиации, во время подъема сильно перегретый, значительно снизился. В России, уже довольно глубоко влезшей в мировую интегрированную экономику, проблемы деловой авиации вылезли наружу в явном виде. Пережитки советского прошлого сильно ударили

по отечественным операторам и владельцам. И хотя работа в недрах наших министерств и ведомств над совершенствованием законодательства, так или иначе связанного с деятельностью деловой авиации, началась еще в «тучные» годы, результаты начали проявляться только сегодня. И это очень кстати! После «очистительного» кризиса отечественная частная и деловая авиация на новом законодательном базисе должна пойти в гору.

Но, как обычно в России, в дело вступают нюансы под названием «человеческий фактор». Этот термин, не очень любимый в авиации, но, тем не менее, постоянно учитываемый в авиационной работе, явно или неявно упоминался во всех выступлениях прошедшей конференции. Наверно такова российская действительность и у нас во главе стоит человек и его фактор.

Открыл работу конференции Президент Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации России Валерий Очиров. Он пожелал участникам конференции плодотворной работы и выразил надежду, что результаты этой работы мы увидим в действии.

Структурно работу конференции можно разбить на две большие части: нужды авиационного сообщества и ответ на них властей, и обмен опытом работы в отрасли бизнес авиации.

Председатель правления ОНАДА Леонид Кошелев в начале конференции рассказал о программе развития отрасли деловой авиации России, как

это представляется Ассоциации. Программа появилась полгода назад, и является взглядом российских операторов и владельцев ВС на то, что необходимо делать для развития. В общих чертах нужды сообщества делятся на две части: изменение неавиационного законодательства (таможня и налоги) и изменение авиационного законодательства (Воздушный Кодекс и Правила).

По неавиационной части основные претензии вызывает таможенное законодательство в части ввозных пошлин на воздушные суда снаряженного веса от 0 до 2 тонн и свыше 20 тонн. Недавно произошло обнуление ввозных таможенных пошлин на воздушные суда весом от 2 до 20 тонн, куда попадает основная масса бизнес джетов, но всё-таки довольно большой спектр летательных аппаратов для частной и деловой авиации до сих пор приходится ввозить с грабительскими сборами. Притом, что аналогов для частной и бизнес авиации, по сути, российская авиапромышленность не выпускает как в категории до 2 тонн, так и свыше 20 тонн. Из такого положения дел вытекает следующий вопрос, волнующий российских владельцев деловых самолетов: так как приходится регистрировать их в зарубежных регистрах, а летать хочется в России, нельзя ли гармонизировать таможенное законодательство в части разрешения временного ввоза авиационной техники на срок до 180 дней в течение одного года?

По части налогового законодательства у российских владельцев тоже есть пожелания. Надо учитывать принцип конкурентоспособности по отношению



к другим налоговым юрисдикциям. Для этого необходимо совершить следующее:

- Отмена транспортного налога, потому что:
 - Он не соответствует целям налогообложения (его собирают чтобы строить дороги)
 - Его исчисление происходит на принципах, предназначенных для автотранспорта (за л.с. или кгс тяги)
 - Такого налога нет в других юрисдикциях
 - Водный транспорт также страдает от этого налога.

- Прием к вычету таможенного НДС по импорту ВС
 - Неприем к вычету уничтожает конкурентоспособность российской налоговой системы (в Китае 6% единый сбор по импорту ВС)
 - Прием к вычету является стимулом к «белому обороту»

С авиационной частью представленной программы дело обстоит посложнее. Необходимость приведения норм нашего авиационного законодательства в соответствие с мировыми стандартами не вызывает сомнения. Но даже сами разработчики программы говорят, что это процесс долгий и кропотливый. Приведу тезисы из программы для того чтоб понять, в каком направлении работает Ассоциация:



Госрегулирование Гражданской авиации. Согласование основ нашего авиационного законодательства (Воздушного Кодекса) с ИКАО. Основные принципы:

- Задача авиационного ведомства – безопасность этого вида транспорта, а не удовлетворение потребности населения в перевозках;
- Ключевая задача – финансирование ведомства, стимулирующее работу на результат, т.е. безопасность полетов. Лучший вариант – акциз на авиатопливо в частном/корпоративном авиатранспорте и сбор с пассажирских билетов в общественном транспорте;
- Объект регулирования – полеты воздушных судов, а не сами воздушные суда и эксплуатанты.

В соответствии с этими принципами меняются определения:

- Коммерческая авиация – полеты воздушных судов, для которых предусмотрено дополнительное регулирование безопасности полетов;
- Общая авиация – все остальные полеты воздушных судов.

В итоге получится та же система координат для госрегулирования, как в ИКАО и других авиационно-правовых системах, и соответственно облегчится внедрение рекомендаций ИКАО в нашу авиационную практику

Общие принципы или методологии для решения этих задач:

- Замена разрешительных порядков на прямое действие Закона:

- Лучшая оперативность выполнения полетов;
- Лучшее соблюдение правил (большая ответственность, участие всей правоохранительной системы).

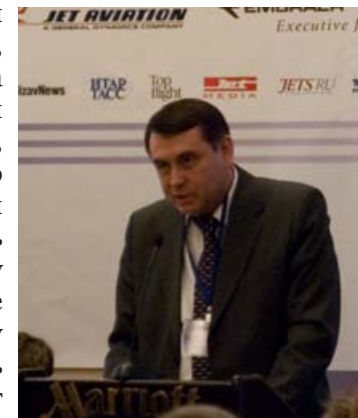
- Перевод оборота по деловым ВС в «белую зону»:

- Лучшее соблюдение правил участниками рынка, так как будет работать фискальный контроль;
- Залог поддержки Правительства РФ.

Проще говоря, при реализации этих изменений,

по мнению разработчиков Программы, операторы деловой авиации и частные владельцы воздушных судов избавятся от пресловутого человеческого фактора в своей жизни.

С л е д у ю щ и й в ы с т у п а ю щ и й , референт аппарата Правительства РФ Иван Николаевич Тарасов, согласился с тем, что нынешняя российская система досталась нам по наследству от СССР. И мы уже подошли к тому периоду времени, когда власть и общество начинают прислушиваться друг к



другу. Но он призвал не «рубить с плеча» и не писать новый Воздушный Кодекс. Действующий кодекс в принципе регулирует деятельность всей Гражданской авиации России, и внесение концептуальных изменений отбросит развитие авиации на несколько лет назад. Г-н Тарасов пояснил эту мысль так: «Очень велик объем вновь разрабатываемых правил, которые должны включить положения закона. А в настоящее время в нынешнем Воздушном Кодексе издано только 60% из разработанных федеральных правил к этому документу. Но есть и другая сторона медали: ветхое здание можно пытаться поддерживать в приемлемом состоянии, но это не самый лучший выход. Поэтому необходим взвешенный подход к решению законодательных вопросов».

Андрей Геннадиевич Шнырев, заместитель директора Департамента государственной политики в области Гражданской авиации Министерства транспорта РФ, в своем выступлении отчитался о работе

деятельность по совершенствованию условий работы деловой и частной авиации в России идет полным ходом. В гармонизации заинтересовано не только авиационное сообщество, но власть. Конечно, не все пожелания участников рынка принимаются во внимание государственными ведомствами, но уже то, что идет диалог и эти предложения принимаются во внимание при совершенствовании законодательства, уже огромный плюс.



Член правления Европейской ассоциации деловой авиации Эврэ Лэта рассказал о преимуществах применения международного отраслевого стандарта IS-BAO (INTERNATIONAL STANDARD FOR BUSINESS AIRCRAFT OPERATIONS). Этот стандарт является общепринятым для

операторов деловой авиации и при реализации его в РФ отпадает необходимость «изобретать велосипед». Также он рассказал о роли недавно созданного комитета ANGOC (AIRPORT, HANDLING AND GROUND OPERATIONS COMMITTEE). Одним из самых поучительных моментов выступления Эврэ Лэта стал фрагмент, рассказывающий об опыте работы зарубежного оператора в России. При организации рейса в Россию зарубежный перевозчик подчас сталкивается с необъяснимыми, с точки зрения западного мира, трудностями!

«Abelag Aviation» выполняет в Россию 30-50 рейсов в год в разные города, и вот негативные моменты организации рейсов в Россию этого оператора:

- сложный, долгий и дорогой процесс получения виз;
- ужасная аэропортовая инфраструктура, кроме

Москвы и Санкт-Петербурга;

- очень сложная система УВД, приходится часто менять радиочастоты для связи с землей;

- практически невозможно изменить уже полученное разрешение на полет;

- дорогие посредники между оператором и государственными службами (с другой стороны это же и плюс, так как вопросы всё-таки необходимо решать);

- очень высокие аэропортовые сборы;

- крайне дорогие услуги FBO.

Оратор привел прайс на обслуживание во Внуково-3 и выразил крайнюю степень недоумения по поводу стоимости услуг в этом FBO:

Дата пребывания во Внуково-3: 24-25.02.2010

Самолет - Falcon 2000

8 человек

Стоимость обслуживания:

аэропортовые сборы:	EUR 3800
оформление виз для экипажа:	EUR 990
Питание на 8 человек:	EUR 1290
Стоянка (29 часов):	EUR 1131
Буксировка:	EUR 480
Представительство:	EUR 420
Охрана (не запрашивалась):	EUR 240
Техническая помощь (не запрашивалась):	EUR 95
Пользование холодильником, за единицу хранения:	EUR 100
И т.д.	

ИТОГО (без стоимости топлива): EUR 10467

По мнению западных операторов, такие цены на услуги просто заоблачны, на что представитель Внуково-3 возразил: ну вы же покупаете.....

То есть опять человеческий фактор вступает в силу. На данный момент Внуково-3 де-факто является монополистом на рынке услуг FBO в московском

аэроузле. Большинство владельцев самолетов и операторов при выборе аэропорта прилета или места стоянки ВС практически не задумываясь выбирают Внуково. Притом, что в любом другом FBO аэропортов Москвы им бы предложили условия по обслуживанию не хуже по значительно меньшей цене. Но реальность такова: один из участников конференции, у которого в оперативном управлении находится самолет российского владельца, сказал, что владелец потребовал поменять место базирования самолета на Внуково-3, так как окружающие «смеялись» над ним, потому что его самолет стоит в Домодедово. Это говорит о том, что бизнес авиация пока в России – элемент роскоши, а не инструмент ведения бизнеса. Но нашим авиакомпаниям приходится жить в России и подстраиваться под наши же условия. Авиапредприятие «Северсталь» приобрело два бизнес джета. Директор авиакомпании Николай Николаевич Ивановский рассказал о предпосылках этого шага и результатах.



Предпосылки понятны – обнуление пошлин на такие самолеты и необходимость обновления парка. При вроде бы понятной процедуре ввоза и оформления самолета, по словам выступающего,

можно споткнуться на любом этапе: выборе таможи для временного ввоза, получении разрешения на перелет к месту базирования, таможенной очистке или возврате НДС. На приведенных в докладе примерах складывается впечатление, что как бы ни прорабатывались все работы и процедуры, всё равно вне зависимости от предыдущего опыта приходится каждый раз всё проходить по-новой. Так если при ввозе первого самолета особых проблем не было ни с таможенной ни с налоговой, от момента прилета в Россию до начала полетов процедура заняла 10 дней, а НДС вернулся на четвертом месяце. При оформлении второго самолета включился человеческий фактор на таможне – самолет простоял на земле 3 недели, а НДС возвращается уже 5 месяцев. Приходится предоставлять горы абсурдных бумаг. Также много возможностей для человеческого фактора при постановке самолета на учет. Но в целом все эти вопросы решаемы, и игра стоит свеч. При среднегодовом налете 350 часов и с учетом затрат на ввод в строй самолета и обучение летно-технического персонала экономия получается 18% при сравнении с использованием этого же самолета в иностранном регистре.

Можно привести еще один абсурдный пример человеческого фактора на таможне. Один из участников конференции пытался ввезти авиационное масло для обслуживания самолета, сертифицированное производителем. Таможня, долго рассматривая документы, в итоге отказала на основании того, что это масло может быть использовано в военных целях!

На самом деле все выступления были по существу вопросов, волнующих отрасль деловой авиации в России. Так, например, Евгений Юрьевич Бахтин рассказал о проекте Федеральных авиационных правил (в проекте названных ФАП-12) для сертификации операторов (эксплуатантов) деловой и региональной коммерческой авиации, по аналогии



с американскими FAR 135. Этот проект уже передан в Минтранс России. Главный инспектор ЦПДУ ГА «Аэротранс» Щербаков Л.К., доложив о статистике выполнения полетов вне расписания (по сути операторами деловой авиации), сделал вывод, что результаты 2010-го года могут стать рекордными для российской авиации по количеству выполненных полетов.

Член правления ОНАДА Кулешов А.В. рассказал о концепции саморегулируемой организации ОНАДА и ее месте в российской системе госрегулирования безопасности полетов. Партнер юридической фирмы Capital Legal Services Дерек Блюм выступил с докладом о рисках использования воздушных судов с иностранной регистрацией в России.

Закончилась конференция принятием решения для передачи в Минтранс России:

1. В сфере совершенствования воздушного законодательства и работы российского ведомства ГА для создания эффективного госконтроля за безопасностью корпоративного и индивидуального воздушного транспорта предлагается привести основы российского воздушного законодательства в соответствие с мировой практикой регулирования ГА и рекомендаций ИКАО путем реформы базовых положений Воздушного Кодекса.

2. Перейти к финансированию ведомства ГА из акциза на авиатопливо и сбора с проданных билетов

3. Заменить выдачу разрешений для некоммерческих полетов российских и иностранных ВС на более эффективные выборочные перронные проверки и продолжать коммерческое регулирование деловых перевозок.

4. Обеспечить присоединение РФ к Кейптаунской конвенции

5. Гармонизировать российское таможенное законодательство с мировой таможенной практикой

6. Обнулить таможенную пошлину в рамках Таможенного Союза на деловые самолеты категории от 0 до 2 тонн и свыше 20 тонн, а также на запасные части и комплектующие к ним

7. Отменить транспортный налог для воздушных судов деловой авиации

8. Принять комплекс мер по переводу оборота эксплуатации корпоративных и частных ВС в «белую» зону.

9. Принять отдельные правила сертификации операторов (эксплуатантов) деловой и региональной коммерческой авиации.

На фуршете по поводу окончания работы конференции организаторы вручили дипломы участникам и особо отметили спонсоров мероприятия компании Gulfstream, Cessna, Embraer и Jet Aviation.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 12 по 18 апреля 2010 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001г. 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 самолетами.

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 о том, был ли совершен рейс или нет, остается за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске информация на 22 февраля 2010:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs.
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире.
- Индекс стоимости летного часа в Европе.
- Стоимость летного часа по самым популярным самолетам в системе Avinode
- Самые популярные самолеты

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней (с 12 по 18 апреля 2010 года)

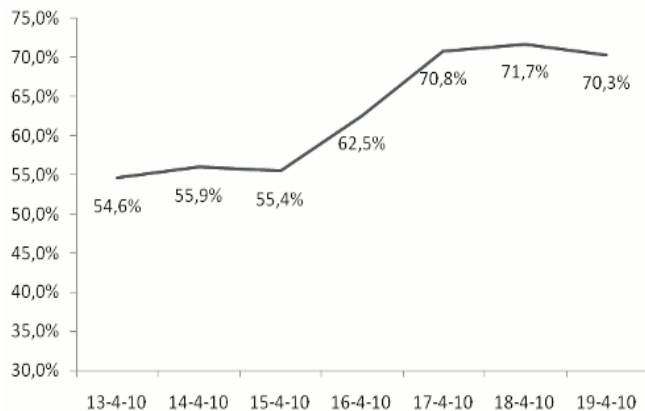
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	48	17	78	26	34	1	14	142
Германия	16	45	11	13	24	13	5	64
Франция	87	12	76	16	24	3	44	114
Швейцария	34	8	13	5	21	5	15	80
Италия	55	26	24	27	25	7	83	75
Австрия	2	11	3	5	6	2	12	28
Россия	20	28	27	29	40	0	34	249

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 12 по 18 апреля 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	51	4	7	7	5	0	5	23
Германия	0	30	2	4	1	4	1	13
Франция	5	3	4	3	3	1	2	10
Швейцария	6	5	6	7	5	0	2	10
Италия	1	4	1	2	3	5	0	1
Австрия	0	1	1	0	7	3	0	3
Россия	2	2	0	1	0	1	4	11

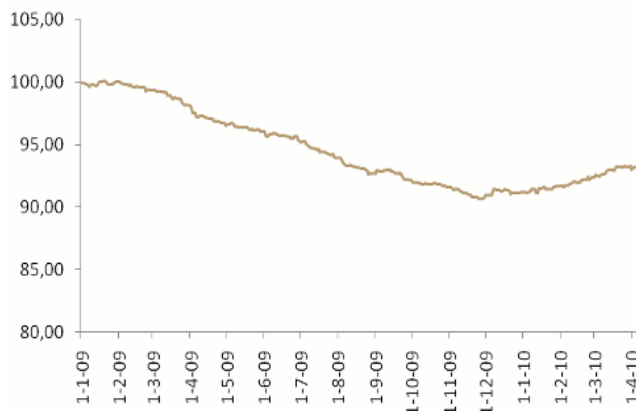
Индекс наличия свободных самолетов



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.

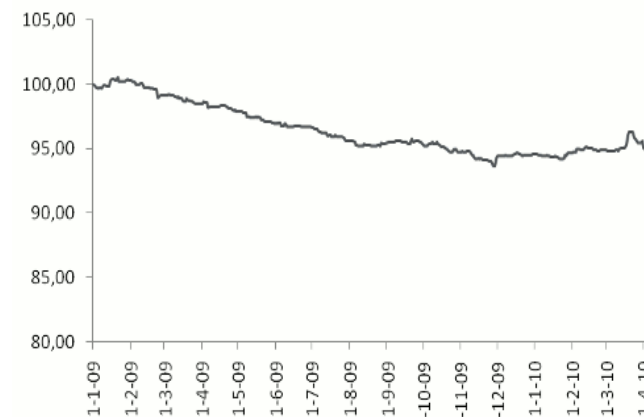
Индекс стоимости летного часа в мире.



Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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

Индекс стоимости летного часа в Европе.



Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 3539€.

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 популярным самолетам.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1700	€ 1683	€ 1800
Cessna Citation Excel	€ 2805	€ 2794	€ 2842
Bombardier Challenger 604	€ 4580	€ 4423	€ 4481

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3 самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку).

Стоимость рассчитана на основе 32 Cessna Citation Jet, 36 Cessna Citation Excel и 45 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип ВС	месяц назад
1	Challenger 604/605	2
2	Citation Excel/XLS	1
3	Citation CJ2	3
4	Challenger 300	4
5	Citation Mustang	6
6	Learjet 60	7
7	Citation Sovereign	5
8	Embraer Legacy 600	9
9	Citation Bravo	8
10	Citation II	10

Рейтинг основан на количестве запросов за последние 30 дней.