



Настает долгожданная пора для аналитиков. Компании подводят итоги первой четверти 2013 года, а значит можно прогнозировать основные тренды отрасли на текущий год. Еще в начале года многие эксперты осторожно говорили о постепенном восстановлении рынка или, по крайней мере, отметали мрачные предположения некоторых скептиков о продолжающейся стагнации.

И первые данные, полученные из разных источников, свидетельствуют о некотором подъеме, как минимум, в стане производителей. Так, согласно отчету GAMA в первом квартале 2013 года существенно выросло количество поставленных самолетов. И если поставки бизнес-джетов увеличились на вполне приемлемые 4%, то турбопропы сделали реальный прорыв по сравнению с прошлым годом, и их поставки по сравнению с первым кварталом 2013 года выросли сразу на 53%. Ну что же, это достаточно хороший старт, который дает весьма серьезные основания для благоприятного прогноза на весь 2013 год.

Но все предварительные итоги меркнут перед самым главным. На этой неделе в России отмечали День Победы. Мы от всей души присоединяемся к миллионам поздравлений в адрес наших дорогих ветеранов. Желаем им здоровья и долголетия. А нам, в наших повседневных заботах и стремительной жизни, ни при каких обстоятельствах нельзя забывать о том, что именно нашим дедам мы обязаны жизнью.



Россия и СНГ вновь спасают Европу

Немецкая консалтинговая компания WINGX Advance GmbH опубликовала очередной отчет об активности европейской бизнес-авиации. В нынешнем отчете компания рассматривает двухмесячный период – март-апрель

стр. 9



Многообещающее начало

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) 9 мая 2013 года опубликовала результаты работы отрасли за первые три месяца 2013 года. По сравнению с тем же периодом 2012 года поставки увеличились на 9,6%

стр. 14



Успеть за 60 секунд

Сильнейшая конкуренция среди лондонских аэропортов в борьбе за деловых путешественников заставляет компании придумывать все новые ходы в сфере обслуживания пассажиров и бизнес-джетов

стр. 18



Город на миллиард

Специалисты компании WealthInsight представили рейтинг городов мира по количеству проживающих там миллионеров и миллиардеров. По числу миллиардеров Москва находится на втором месте, лишь незначительно уступая Нью-Йорку.

стр. 20



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

FBO Riga – новая ступень развития

FBO Riga, компания холдинга FCG – Flight Consulting Group, успешно работает в рижском международном аэропорту с 2000 года и обслуживает 85% рейсов бизнес-авиации в Риге.

Как стало известно BizavNews, в настоящее время компания приступила к реализации нового этапа своего развития – строительству нового, отвечающего самым современным требованиям, комплекса бизнес-авиации. Уже подписан договор с Рижским международным аэропортом, и начинается строительство комплекса. Комплекс будет находиться в южной части аэропорта и будет включать в себя ангар, площадью 6000 квадратных метров с возможностью размещения до 9 самолетов типа Global XRS, и многофункциональное офисное здание, примыкающее к перрону.

Начало эксплуатации комплекса начнется в сен-

тябре 2014 года. Уже сейчас FBO Riga имеет подписанные договоры о намерениях по размещению и обслуживанию самолетов с пятью крупнейшими операторами бизнес-авиации.

Владельцы холдинга – Роман Старков и Леонид Городницкий – так сформулировали необходимость данной ступени развития FBO Riga: «Строительство комплекса FBO Riga в южной части аэропорта вызвано растущими потребностями клиентов нашего холдинга и изменениями на рынке услуг. Мы уверенно развиваемся, совершенствуем качество сервиса и развиваем инфраструктуру в Международном аэропорту Рига, что позволит максимально удовлетворить потребности наших клиентов».

Инвестиционным партнером проекта является компания FCG aviation development. Инвестиции в новый комплекс составят около 5 млн. евро.



Тел./Факс: +7 (812) 704-3461
Моб.: +7 (964) 342-2817

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

Avolus укрепляется в России

Компания Avolus назначила Вадима Смита операционным директором и директором по продажам Avolus Ltd в России, СНГ и Восточной Европе. Ранее г-н Смит занимался продажами в различных компаниях, специализируясь на Центральной и Восточной Европе, России и СНГ. У него есть опыт успешного установления и развития коммерческих отношений для ряда западных производителей, а сейчас он отвечает за развитие лондонского офиса Avolus и московского «Avolus Vostok».

Г-н Смит получил степень бакалавра в University College London и свободно говорит на родном рус-



ском, а также английском и французском языках. У него есть обширный опыт по части продаж и маркетинга в самых разных сферах, он жил и работал в Лондоне, Брюсселе и Москве.

По мнению учредителя и генерального директора компании Avolus Алексиса Грабара, Россия остается ключевым регионом для стратегического роста в течение следующих 5 лет, и компания будет продолжать развивать отношения с клиентами, партнерами и поставщиками, чтобы достичь поставленных целей.

«В качестве первого международного аккредитованного брокера для России/СНГ, мы тесно сотрудничаем с ОНАДА для обеспечения честной конкуренции на рынке, чтобы наши клиенты летали только на самолетах, которые имеют действующий сертификат АОС. Мы предлагаем нашим клиентам транспортные услуги, которые отвечают самым высоким международным стандартам безопасности с точки зрения технического обслуживания воздушных судов и уровня подготовки экипажа. Это также важно в вопросах страхования», - комментирует г-н Грабар.

Напомним, что в октябре прошлого года Avolus объявила о создании в России нового дочернего подразделения компании – Avolus Vostok. Основная причина создания «дочки» – увеличение спроса на все услуги, предоставляемые Avolus. Avolus Vostok занимается исключительно развитием бизнеса на постсоветском пространстве. Новая компания также организует чартерные рейсы внутри России и, что немаловажно, принимает оплату в рублях. По данным компании, в настоящее время на долю России/СНГ приходится более 45% общего оборота Avolus.

КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

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

Турция закупит 17 вертолетов Eurocopter EC135 EMS

Eurocopter сообщает о победе в тендере на поставку крупной партии медицинских вертолетов в Турцию. Согласно подписанному контракту, вертолетостроитель поставит 17 вертолетов EC135 EMS государственной компании THK Gökçen Aviation (со стороны Турции контракт подписало Министерство здравоохранения страны), которые будут эксплуатироваться на всей территории Турции. Поставка первых пяти машин ожидается уже в августе 2013 года. В обеих компаниях уверены, что подписанный договор – это только первый шаг по дальнейшему плодотворному сотрудничеству в будущем. Контракт рассчитан на пять лет, и количество поставленных вертолетов вполне может увеличиться.

Турецкий контракт, по мнению топ-менеджмента Eurocopter, еще раз подчеркивает высокую конкурентоспособность вертолетов EC135 EMS (в настоящее время около 25% мирового парка всех медицинских вертолетов приходится на Eurocopter EC135 EMS). На сегодняшний день клиентами эксплуатируется около 500 вертолетов в медицинской конфигурации из 1095 EC135, поставленных заказчикам.

Конфигурация вертолета EC135 разрабатывалась инженерами немецкого подразделения Eurocopter совместно с австрийской компанией Air Ambulance Technology в соответствии с требованиями больниц. На борту установлено современное медицинское оборудование, в том числе дефибриллятор и аппарат искусственной вентиляции легких.

Напомним, что вертолет EC135 выпускается в двух модификациях, P2i и T2i, с разными двигателями: Pratt & Whitney (P2i) и Turbomeca (T2i). EC135 – пример удачного сотрудничества французских и немецких авиастроителей, которые дополнили надежный



немецкий вертолет BO105 хвостовым винтом типа Fenestron, разработанным французскими инженерами.

В конструкции вертолета используется большое количество композитных элементов, что позволило снизить его вес и решить проблемы с коррозией металлических элементов. Благодаря этому удалось добиться снижения эксплуатационных расходов на 20 % по сравнению с BO105 при более высоких технических характеристиках. Вертолет отличается улучшенными операционными характеристиками, увеличенным максимальным взлетным весом, низким уровнем внешних шумов и вибрации в кабине, а также высокой маневренностью.

EC135 T2i/P2i оснащен цифровой системой контроля двигателей FADEC и передовой авионикой. Вертолет идеально подходит для эксплуатации в суровых российских условиях при низких минусовых температурах. Система забора воздуха для двигателя сконструирована таким образом, что даже в самые сильные морозы воздух в двигатели попадает прогретым.

В Россию первый вертолет EC135 в медицинской конфигурации был поставлен в январе 2013 года в Краснодарский край. А всего же в нашей стране уже эксплуатируется 14 EC135 – в авиакомпаниях «ЮТэйр», «Ямал», «Нордавиа» и «Газпромавиа». А в прошлом году в Уфу был поставлен EC135 в VIP-комплектации, и такой же вертолет получила авиакомпания «ЧелАвиа».

Первые в СНГ

7 мая 2013 года компания Авиамакет первая в СНГ получила сертификат на выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов Robinson R66 с двигателем Rolls-Royce RR 300.

Напомним, что 15 марта 2013 года вертолет Robinson R66 получил сертификат типа от Межгосударственного Авиационного Комитета. Таким образом, первый газотурбинный Robinson получил легальный статус в Российской Федерации. Процесс сертификации в РФ начался в ноябре 2010 года и завершился в начале марта 2013 после одобрения ELOS (адекватного уровня безопасности) FAA для гидравлической системы управления R66. Получение ELOS стало существенным фактором для принятия положительного решения в России, так как этот документ фактически устраняет исключения в оригинальном сертификате типа R66. Во время сертификации R66 FAA предоставила производителю освобождение от

нормы, требующей на случай отказа гидравлической системы управления наличие резервной или альтернативной системы. Авиационный регулятор так поступил потому, что конструкция гидросистемы, которая используется в R44 и R66, уже зарекомендовала себя в миллионах часов налета без происшествий.

Трудности с сертификацией в некоторых регионах потребовали проведение дополнительных тестов. В начале февраля 2013 года, после таких испытаний, которые показали возможность управления вертолетом с отключенной гидросистемой, причем без приложения больших усилий со стороны пилота, FAA дала для R66 одобрение ELOS. После получения этого документа, представители АР МАК завершили работу по сертификации R66 на заводе Robinson в Торранс.

На сегодняшний день из России производитель получил заказы на сорок семь R66. Двадцать два R66 уже ожидают транспортировки, восемнадцать находятся в производстве и будут переданы заказчикам в этом году. А семь демонстрантов R66 были доставлены в Россию до сертификации.

Компания Авиамакет - крупнейший центр обслуживания и продажи вертолетов в России и официальный дилер Robinson Helicopter Company. Нашей компанией поставлено более 50% вертолетного парка Robinson России. Вертодром компании имеет самую развитую инфраструктуру в России и позволяет принять на базирование до 80 вертолетов.

Учебный центр Авиамакет выпустил более 200 пилотов, получивших свидетельство пилота гражданской авиации государственного образца. Обучение проходит на вертолетах Robinson R22, R44 и Bell 407.



An advertisement for Jet Transfer and Bell Helicopter. The top part features a blue Robinson R66 helicopter with its cabin door open, and two people in white uniforms standing next to it. The 'Jet Transfer BUSINESS AVIATION' logo is visible. Below this is the Bell Helicopter logo with the slogan 'Your Mission: save lives' and 'A Textron Company'. The bottom part of the ad has a dark blue background with white text: 'Jet Transfer - официальный представитель Bell Helicopter в России и на Украине'. Contact information includes the phone number '+7 (903) 969 56 03' and the website 'www.bellhelicopter.jettransfer.ru'.

В Венесуэле разбился частный самолет FlairJet останется авиакомпанией

Самолет Lear 60 (1994 года выпуска, бортовой номер N119FD), принадлежащий Bank Of Utah Trustee, разбился в жилой зоне венесуэльского города Валенсия. По предварительной информации, при заходе на посадку по невыясненным причинам самолет отклонился от глиссады и столкнулся с землей. При этом самолет протаранил жилой дом, промышленное здание, шесть автомобилей и развалился на части. На борту бизнес-джета находились только два члена экипажа – они, к сожалению, погибли. Самолет выполнял рейс из столичного аэропорта Каракас за пассажирами.

Последняя катастрофа самолета Bombardier Learjet 60 произошла в сентябре 2008 года. Тогда при попытке прекратить взлет разбился самолет, принадлежащий фирме Inter Travel and Services, Inc. и эксплуатирующийся авиакомпанией Global Exec Aviation (регистрационный номер N999LJ).

Через 2 секунды после достижения скорости принятия решения, произошло разрушение покрышки, экипаж услышал сильный хлопок и принял решение прекратить взлет, хотя действия по прекращению взлета были нерешительными. У самолета отказали тормоза всех колес. Произошло выкатывание и разрушение самолета. При этом погибли командир воздушного судна, 2-й пилот и 2 пассажира. Два других пассажира выжили, но получили серьезные травмы.

По заключению NTSB, катастрофа произошла по причине неадекватного техобслуживания тормозов, что привело к множественным разрывам покрышек из-за сильно спущенных шин, а также по причине прекращения взлета после скорости принятия решения командиром воздушного судна.

Корпорация Marshall Group, которая владеет компаниями Marshall Airport Cambridge и Marshall Executive Aviation, а с недавнего времени и компанией FlairJet, базирующейся в лондонском аэропорту Оксфорд, начинает эксплуатировать самолеты под свидетельством эксплуатанта приобретенного оператора бизнес-авиации. Первый самолет Cessna Citation XLS уже приступил к коммерческой эксплуатации в FlairJet, а еще два – Citation Bravo и Challenger 300, будут переданы в распоряжение компании в этом месяце (все эти самолеты ранее летали под флагом Marshall Executive Aviation).

FlairJet существует с 2009 года. Базируясь в лондонском аэропорту Оксфорд, компания осуществляет рейсы по всей Европе. Основную загрузку чартерные рейсы в FlairJet делают авиаброкеры (до 90%). Именно по этой причине компания активно работает в новых для себя регионах, включая европейскую часть России. Планируется, что FlairJet станет частью

недавно созданного Marshall Group бренда - Jetability (служба «одного окна»).

В Marshall Group надеются сохранить самобытность FlairJet, и первым шагом для этого стало назначение основателя компании Дэвида Флетчера управляющим директором новой авиакомпании. До конца года Marshall Group планирует существенное увеличение самолетного парка – четыре самолета в 2013 году и 16 – в 2014 году. Пополнение флота будет осуществляться в том числе за счет подписания контрактов на управление бизнес-джетами среднего и ультрадальнего классов.

И уже в этом году менеджмент Marshall Group рассчитывает на «экспорт» бренда Jetability в США и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Сейчас компания активно ищет партнеров по всему миру. Коммерческие предложения, в частности, рассматривают компании из Индии и стран Ближнего Востока.



407-й - спасатель

В настоящий момент один из операторов в Китае, State Grid General Aviation (SGGA), использует вертолет Bell-407 в ходе работ по устранению последствий землетрясения в провинции Сычуань, в результате которого 20 апреля серьезно пострадал город Янь. Bell-407 осуществляет осмотр линий электропередач на наличие повреждений и возможности их дальнейшего использования в спасательных мероприятиях.



«Мы горды тем, что вертолеты Bell-407 приносят пользу в такой непростой операции в провинции Сычуань и стали надежным помощником компании SGGA», - сказал Дэнни Мальдонадо, исполнительный вице-президент Bell Helicopter по продажам и маркетингу. «SGGA управляет самым большим флотом Bell Helicopter в Китае. Мы дорожим этим сотрудничеством и рады, что они выбирают наши вертолеты для выполнения своих миссий».

Компании, такие как SGGA, играют важную роль в спасательных операциях Китая. В России Bell-407 завоевал признание, как одного из самых надежных легких вертолетов. Его выбирают благодаря своей маневренности при работе в труднодоступных местах, большой грузоподъемности, что позволяет выполнять спасательные операции, оффшорные, а также тушение лесных пожаров и многое другое.

Как «на дрожжах»

Comlux Malta продолжает активно наращивать свое присутствие на Мальте. В начале мая 2013 года дочка Comlux Group приступила к эксплуатации самого маленького бизнес-джета из своего парка – восьмиместного Hawker 900XP (2010 года выпуска, бортовой номер 9H-GYB), который ранее эксплуатировался российской компанией «Московское Небо» (OE-GYB). Этот самолет хорошо знаком российским заказчикам, так как базировался в московском аэропорту Внуково-3.

Флот Comlux Malta теперь самый большой на острове среди бизнес-операторов и включает тринадцать деловых самолетов, что больше чем у национального перевозчика страны Air Malta. У ближайшего «преследователя», Hyperion Aviation, только шесть самолетов (Bombardier Challenger 605 и Bombardier

Global XRS/5000), а замыкает тройку – VistaJet, у которой на острове базируется пока пять самолетов (Bombardier Global XRS/6000).

В последнее время Мальта все чаще становится местом открытия дочерних компаний крупных операторов. Только за последний год здесь появились филиалы Hangar8 и Avcon Jet. Как отмечают операторы, Мальта обладает многими преимуществами. Это и расположение острова и весьма благоприятное налоговое законодательство.

Вслед за иностранными компаниями также продолжается бурное развитие местных операторов. Компании Sky Free, Luxwing, Hermes Aviation, PrivaJet и Orion Malta только за прошлый год удвоили свой парк самолетов.



Нулевые финансовые риски

В конце апреля 2013 года получена отчетность уполномоченного органа в области гражданской авиации по оценке финансово-экономической деятельности ЗАО «Авиакомпания «Меридиан» за 2012 год. По результатам оценки, проведенной экспертами МТУ ВТ ЦР ФАВТ в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации» (ФАП-11), авиакомпании «Меридиан» присвоена наилучшая (первая) группа финансовых рисков.

«Начиная с 2010 года и по настоящее время Эксплуатант непрерывно подтверждает наивысший уровень финансовой надежности, демонстрируя тем самым устойчивость своего экономического состояния и обеспечивая прочную финансовую основу для дальнейшего развития авиакомпании. Наличие достаточных финансовых ресурсов для регулярной подготовки и переподготовки авиационного персонала, безопасной эксплуатации авиационной техники, поддержания требуемого уровня летной годности ВС и организационного обеспечения полетов воздушных судов служит залогом высочайшего уровня безопасности полетов и качества услуг, предоставляемых авиакомпанией «Меридиан», - прокомментировали BizavNews в компании.

Авиакомпания Меридиан является членом международного альянса MS Group, объединившим в единое целое также управляющую компанию «Московское Небо», австрийского оператора деловой авиации Mjet GmbH.

Парк компании состоит из самолетов Gulfstream G450 и Ту-134.

Caravan шагает по Европе

Сервисный центр Cessna Citation в Цюрихе начинает выполнять обслуживание Caravan 208 в ситуации «самолет на земле». Недавно Cessna Aircraft объявила о том, что теперь все принадлежащие компании сервисные центры Citation, находящиеся в США, будут проводить подобное обслуживание данной модели.

«Caravan – гибкий в эксплуатации самолет, популярный во многих частях мира. То, что мы начали выполнять обслуживание «самолет на земле» в Цюрихе, стало важным шагом на пути к предоставлению нашим клиентам того уровня сервиса, который им необходим», - сказал Джоуди Ноэ, старший вице-президент Cessna по одномоторным и турбовинтовым самолетам. «В мире более 2000 самолетов Cessna Caravan, и расширение сервисных возможностей нашей сети здесь, в самом сердце Европы, позволит удовлетворить насущные потребности эксплуатантов Caravan не только в Европе, но и во всем регионе».

В Европе существует три принадлежащие компании Cessna мобильные сервисные группы, они представляют собой грузовики, снабженные оборудованием, необходимым для проведения в полевых условиях различных видов обслуживания, вплоть до замены двигателя. Мобильная сервисная группа, находящаяся в Цюрихе, вскоре получит сертификацию на проведение обслуживания «самолет на земле» у самолетов Caravan (в настоящий момент она проводит его только у самолетов семейства Citation).

Работники сервисных центров Citation в Цюрихе прошли необходимое обучение и получили соответствующее оборудование. «Мы рады, что скоро сможем начать выполнять данный вид обслуживания у Caravan 208», - говорит Пауль Кемпф, генеральный менеджер сервисного центра Citation в Цюрихе. «Когда самолет не может выполнить полет, нужно как можно быстрее доставить запчасти и провести ремонт. А кто же знает самолеты Cessna лучше работников этой компании?»



Россия и СНГ вновь спасают Европу

Немецкая консалтинговая компания WINGX Advance GmbH опубликовала очередной отчет об активности европейской бизнес-авиации. В нынешнем отчете компания рассматривает двухмесячный период – март-апрель. В 2013 году активность деловой авиации в этом периоде снизилась на 3,4% по сравнению с таким же периодом прошлого года. И несмотря на «минус», этот показатель немного меньше зафиксированного в январе и феврале текущего года. Тем не менее, компания приводит данные по количеству выполненных рейсов в апреле 2013, и эти данные вселяют некоторый оптимизм, так как в

прошлом месяце всего было выполнено на 10% больше полетов бизнес-авиации (54000) по сравнению с апрелем 2012 года.

В марте-апреле 2013 года наибольший спад наблюдался в большинстве стран Западной Европы, и наибольшее влияние на это оказали традиционно «сильные» рынки Германии (-1,3%) и Великобритании (-5,5%). Однако, по сравнению с первыми двумя весенними месяцами 2012 года, во Франции был небольшой рост, на 0,6%. Ожидается низкие результаты показали испанский и итальянский рынки, -8,2% и -12,8% соответственно. Также продолжается падение

Total Europe: -3,4%
March+April 2013 YOY



продолжение

(THINK BUSINESS)

Вертолет Eurocopter надежный и удобный инструмент для вашего бизнеса.
Инвестируйте в лучшее.



Еврокоптер Восток
119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр. 1
Тел.: (495) 663 15 56, факс: (495) 663 15 59
Info@eurocopter.ru
www.eurocopter.ru
www.eurocopter.com

* думайте о бизнесе

Thinking without limits

EUROCOPTER
VOSTOK

AN EADS COMPANY

трафика в странах Центральной Европы. Несмотря на общее падение, значительно вырос входящий трафик из стран Ближнего Востока, США, Китая и Западной Африки.

Основная доля роста за этот период на европейском рынке пришлась на Турцию (+8.4%), Норвегию (+15.7%) и страны СНГ. Россия также набрала 5,8% со знаком «плюс», а наиболее популярным стало направление Россия-Турция.

Структура трафика в марте-апреле 2013 года остае-

ся на протяжении последнего времени неизменной: количество частных и чартерных полетов примерно равно (37-38 процентов от общего объема), а на остальные виды полетов авиации общего назначения (государственные, медицинские, тренировочные) приходится четверть трафика. По сравнению с двухмесячным периодом прошлого года частный и коммерческий трафик упал незначительно (3,2 % и 3,6% соответственно), а вот «остальные» полеты сократились на 9,6%.

Традиционно в последнее время популярностью

пользуются бизнес-лайнеры, дальние и суперсредние бизнес-джеты, а легкие самолеты показывают спад активности. В марте-апреле 2013 года, по сравнению с тем же периодом прошлого года, отличные результаты показали бизнес-джеты Bombardier (особенно Global Express) и Gulfstream V/G550. Также против тенденций своего класса идет Pilatus. А лидер по количеству рейсов, Citation Excel/XLS показал падение активности в рассматриваемый период.

Из крупнейших европейских аэропортов, по сравнению с мартом месяцем, показал рост Лутон, Внуково-3 и Ницца. Также эти аэропорты улучшили показатели с начала 2013 года и по сравнению с прошлым годом. Также продолжает впечатляющий рост киевский аэропорт Жуляны. А крупнейшие бизнес-аэропорты Европы - Ле Бурже и Женева - пока теряют трафик.

В WINGX, комментируя итоги ушедшего месяца, все же обращают внимание на небольшие позитивные моменты, наблюдающиеся с начала года. «Рынок созрел и подстроился под текущие экономические реалии, и вполне возможно, что в течение трех-четырех месяцев мы увидим существенные предпосылки для его постепенного восстановления и незначительного роста в конце года. Но если брать за основу чисто статистические показатели, мы уверены, что динамика нескольких стран, включая Россию, СНГ и Турцию, дадут нам по итогам 2013 года весьма положительную картинку. Речь может идти о цифрах в 1,5-3%», - комментируют в компании.

[Полный отчет](#)



За три года – 10000 рейсов

Компания Shanghai Hawker Pacific, совместное предприятие Shanghai Airport Authority и Hawker Pacific, сообщила о важной вехе в своей трехлетней истории. Ранним утром 6 мая 2013 года компания обслужила 10000-й самолет в аэропорту Hongqiao (компания работает в аэропортах Pudong International Airport и Hongqiao International Airport). Им стал Bombardier Challenger 604, зарегистрированный на Каймановых островах.

Также в Shanghai Hawker Pacific сообщили, что прогноз на 2013 год, опубликованный в марте текущего года, в котором сообщается об увеличении трафика, скорее всего сбудется. Компания рассчитывает в этом году увеличить трафик на 12% до рекордных 4200 взлетно-посадочных операций (в прошлом году эта цифра составляла 3400 взлетно-посадочных операций).

Основные надежды компания связывает с Hongqiao International Airport, который располагается ближе к центру города. Это позволило перераспределить потоки бизнес-пассажиров между Pudong International Airport и Hongqiao International Airport в пользу последнего. И как следствие, трафик Hongqiao International Airport вырос на 20% по сравнению с 2012 годом и на «фантастические» 87% по сравнению с 2011-м.

В 2014 году в аэропорту Шанхая начнется реализация программы по расширению существующего комплекса бизнес-авиации со строительством дополнительных ангаров и модернизацией аэропортовой инфраструктуры.

Shanghai Hawker Pacific – один из крупнейших комплексов по обслуживанию бизнес-авиации на материковом Китае.

«Сухой» апрель

Неожиданно слабыми результатами по поставкам бизнес-джетов в прошлом месяце отметился канадский авиапроизводитель Bombardier Aerospace. Как стало известно BizavNews, в апреле 2013 года компания поставила заказчикам всего лишь семь бизнес-джетов.

За этот период было поставлено четыре самолета Challenger 605, из которых два получили заказчики из США и по одному из Бразилии и Китая. На долю Challenger 300 пришлось лишь две машины (бизнес-джеты получили заказчики из Румынии и Бразилии), и только один Global 6000 в апреле был поставлен клиенту из Португалии (традиционно именно семейство Global отличается большим количеством поставок).

Данные по поставкам самолетов семейства Learjet будут готовы к концу текущей недели. По предварительной информации, производитель поставил пять самолетов этого семейства.

Месяцем ранее Bombardier поставил заказчикам 21 деловой самолет. Тогда поставка 13-ти самолетов пришлось на семейство Global (5000/6000), пять самолетов на семейство Challenger (300/604/605) и три на Learjet 40XR/45XR/60XR.

Напомним, что в 2012 году Bombardier поставил 179 самолетов на общую сумму в \$ 5,833 млрд. Из них на Learjet 40XR/45XR пришлось 24 машины, Learjet 60XR – 15, Challenger 300 – 48, Challenger 605 – 34, Global 5000/6000 – 54 и CL850/870/890 – 4.



Поставки растут

9 мая 2013 года Bombardier Inc. объявил о финансовых результатах за первый квартал 2013 года, который закончился 31 марта 2013 года. Квартальная выручка компании составила \$ 4,3 млрд., по сравнению с доходом в \$ 3,5 млрд. за тот же период прошлого года. Прибыль до уплаты всех необходимых расходов и налогов в первом квартале равнялась \$ 240 млн., а рентабельность была на уровне 5,5%. Чистая прибыль по итогам 1-го квартала 2013 года составила \$ 156 млн. или \$ 0,08 на одну акцию.

Доходы подразделения Bombardier Aerospace в первом квартале 2013 года составили \$ 2,3 млрд., в то время как в первые три месяца 2012 года было заработано \$ 1,5 млрд. Операционная прибыль составила \$ 101 млн., или 4,5% от выручки, по сравнению с \$ 66 млн., или 4,4%, в прошлом году. Такой перевес относительно аналогичного периода прошлого года связан с тем, что в начале 2012 года компания обновляла производственную линейку самолетов Global, которая тогда получила новую кабину экипажа Vision Flight Deck, и снизила поставки самолетов этого типа.

В общей сложности, в течение первых трех месяцев 2013 года Bombardier Aerospace поставила 53 самолета, по сравнению с 37 воздушными судами за тот же период в прошлом году, в том числе 39 бизнес-джетов. По данным GAMA, канадский производитель с января по март 2013 года поставил один Learjet 45XR, два Learjet 60XR, 14 Challenger 300, пять Challenger 605 и 17 самолетов семейства Global.

Объем портфеля заказов Bombardier Aerospace на 31 марта 2013 составил \$ 32 млрд., по сравнению с \$ 32,9 млрд. на конец 2012 года. В 2013 году Bombardier Aerospace планирует выпустить около 190 бизнес-джетов и 55 коммерческих самолетов.

Двигатель подводит HondaJet

Honda Aircraft сообщает, что сертификация легкого бизнес-джета HondaJet HA420 задерживается примерно на один год, до конца 2014 года. Причиной очередной задержки опять становятся двигатели самолета, сертификация которых отстает от графика. В октябре 2012 года компания рассчитывала начать поставки клиентам пятиместного бизнес-джета к концу 2013 года, то есть через несколько месяцев после завершения процесса сертификации двигателя Honda/General Electric HF120, который должен был завершиться в этом месяце.

Однако на днях Honda Aircraft заявила, что HF120 не сможет получить сертификат до конца этого года. И представители компании не стали конкретизировать причину такого отставания в сроках.

С самого начала этого проекта Honda Aircraft поставила перед собой амбициозную задачу – разработать «с нуля» планер и двигатель своего первого самолета. При том, что большинство производителей авиационной техники уже давно так не делают и выбирают в своих новых разработках что-то одно – или замена двигателей, или новый планер.

А разработка двигателя HF120 была особенно трудной. В феврале 2011 года вентилятор двигателя не прошел необходимый тест на попадание льда в процессе сертификационных испытаний, что уже на тот момент привело к задержке проекта на один год. Новая задержка процесса сертификации бизнес-джета проходит на фоне уже начавшегося в октябре прошлого года серийного производства HondaJet.

Разработчики применили в новом легком самолете необычное крепление двигателя над крылом. По расчетам конструкторов такое расположение позволит снизить общее лобовое сопротивление. Также конструкция крыла и носовой части самолета оптимизирована для плавного обтекания воздушным потоком поверхностей самолета, чтобы наиболее эффективно реализовать подъемную силу. Благодаря таким инновациям Honda Aircraft рассчитывает получить максимальную скорость на 30 узлов больше, чем у главного соперника Embraer Phenom 100.

В настоящее время Honda Aircraft построила четыре летных экземпляра, три из которых участвуют в предварительных летных испытаниях.



Beechcraft Corporation возрождается

Компания Beechcraft Corporation, ранее известная как Hawker Beechcraft, опубликовала свой первый самостоятельный отчет по итогам работы в первом квартале 2013 года. Согласно опубликованным данным, компания существенно увеличила поставки за этот период, передав заказчикам в общей сложности 59 самолетов (за аналогичный период 2012 года было поставлено 37 самолетов).

В первом квартале текущего года Beechcraft Corporation передала клиентам шесть последних бизнес-джетов Hawker 4000. А большая часть поставленных самолетов, с учетом перепрофилирования компании, пришлась на семейство King Air. Самолетов King Air 350i/ER поставлено 16 единиц, King Air 250 – 13 самолетов, King Air C90GTx – 5

самолетов. Также заказчики получили семь поршневых самолетов Baron G58, девять Bonanza G36 и девять учебно-боевых T-6A/B/C. Таким образом, общее количество поставленных воздушных судов, с учетом шести Hawker 4000, составило 65 машин.

По словам генерального директора Beechcraft Corporation Билла Бойсчера, рынок позитивно реагирует на обновленную Beechcraft Corporation, так как компания сфокусирована на сильной линейке универсальных и всемирно известных продуктов, таких как турбовинтовой King Air, учебно-боевой T-6, а также имеет самую большую сеть поддержки клиентов в отрасли. «Это нашло отражение не только в сильных результатах этого квартала, но и свидетельствует о самых высоких темпах роста портфеля

заказов, который компания наблюдала за последние три года».

В настоящее время самая популярная линейка компании Beechcraft – это семейство King Air, состоящее из моделей 350i, 250 и C90GTx. В 115 странах мира летает более 7000 турбовинтовых самолетов King Air различных вариантов, а весь флот выпущенных самолетов этого семейства налетал более 50 миллионов часов. Поршневые самолеты Bonanza G36 и Baron G58 по-прежнему находятся на вершине по летным характеристикам в своем классе и к тому же могут вместить шесть пассажиров. Мировой парк Bonanza G36 и Baron G58 из порядка 25000 самолетов также может служить в качестве платформы начального уровня для перехода на самолеты King Air. Военная продукция компании включает в себя проверенные учебно-боевые T-6 – флот из 800 самолетов этого типа налетал более 2,1 млн., а также недавно запущенные в серию многоцелевые легкие ударные AT-6.

Подразделение Global Customer Support (GCS) и его сеть сервисных центров Hawker Beechcraft Services продолжает осуществлять поддержку всех самолетов, как Hawker, так и Beechcraft. Сеть включает в себя 10 объектов в США, Мексике и Великобритании, а также более 90 авторизованных сервисных центров по всему миру. Кроме клиентской поддержки и услуг ТОиР, команда GCS работает над улучшением самолетов Hawker и Beechcraft за счет использования продуктов и услуг, которые упрощают владение, снижают эксплуатационные затраты и увеличивают стоимость самолетов при перепродаже. Как примеры такого подхода – это разработанные и реализуемые программы бизнес-джетов Hawker 400XPR и Hawker 800XPR, в которых компания предлагает владельцам возможность модернизировать двигатели, авионику и аэродинамику их нынешних самолетов.



Многообещающее начало

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) 9 мая 2013 года опубликовала результаты работы отрасли за первые три месяца 2013 года. В этом отчете представлены данные только по производству самолетов. По сравнению с тем же периодом 2012 года поставки увеличились на 9,6%, а общая стоимость поставленных воздушных судов выросла на 31,7%.

«Мы очень рады видеть переход поставок самолетов авиации общего назначения к положительному тренду, который в первом квартале 2013 года наблюдался во всех сегментах», - говорит президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Тем не менее, показатели работы разнятся по сегментам, что говорит о необходимости дальнейшего взаимодействия отрасли с должностными лицами и регуляторами во всем мире, так как мы стремимся укрепить сегмент авиации общего назначения.

Например, только на этой неделе члены правления GAMA завершили более 110 встреч в Вашингтоне с сенаторами и представителями от обеих партий, чтобы обсудить проблемы сертификации, сборов, возрождение малой авиации, авиационной безопасности и налоговой политики. Мы с нетерпением ждем продолжения работы с регуляторами, лидерами Конгресса и правительствами всего мира, чтобы ускорить восстановление экономики и активизации деятельности авиации общего назначения».

Результаты первого квартала 2013 года показывают на рост во всех сегментах воздушных судов по сравнению с тем же периодом 2012. С этого года ассоциация внесла небольшие изменения в формат отчета: турбовинтовые самолеты теперь делятся на одномоторные и двухмоторные. Такое разделение сделано скорее всего для поддержки «нового» производителя – Beechcraft – так как только он в настоя-

щее время производит двухмоторные турбовинтовые самолеты. Так, поставки одномоторных турбопропов выросли по сравнению с тем же периодом прошлого года на 14,6%, а двухмоторных – на 78,9%. И в этом квартальном отчете это самые высокие показатели, так как поставки поршневых самолетов выросли на 3,8%, а бизнес-джетов – на 4,0%.

Среди производителей стоит отметить Gulfstream и Bombardier. Только эти компании смогли показать рост поставок по сравнению с первым кварталом 2012 года: Gulfstream поставил на 50% больше самолетов, а Bombardier – на 34%. Оба производителя смогли отличиться благодаря своим крупноразмерным бизнес-джетам.

Несмотря на закрытие производства линейки реактивных самолетов Hawker, компания Beechcraft внесла свою лепту в поставки сегмента бизнес-джетов. В первом квартале 2013 года производитель передал заказчикам последние шесть самолетов Hawker 4000, что в два раза больше результата того же периода прошлого года.

Полный отчет GAMA за три месяца 2013 г.

Поставки самолетов и доходы за три месяца 2013 г.

Сегмент	2012	2013	Изменение
Поршневые	186	193	+3,8%
Турбовинтовые одномоторные	89	102	+14,6%
Турбовинтовые двухмоторные	19	34	+78,9%
Реактивные	124	129	+4,0%
ВСЕГО	418	458	+9,6%
СТОИМОСТЬ	\$ 3,5 млрд.	\$ 4,6 млрд.	+31,7%



FBO Jet Aviation Geneva обновилось к EBACE

В преддверии стартующей 21 мая выставки EBACE (European Business Aviation Convention & Exhibition 2013) Jet Aviation Geneva (дочернее подразделение Jet Aviation), крупнейший провайдер услуг по ТОиР, решил сделать капитальный ремонт собственного FBO, на который ляжет основная нагрузка в дни проведения выставки.

Основные работы по модернизации были сделаны в пассажирском терминале, площадь которого была увеличена вдвое (до 648 кв.м.). Теперь на первом этаже пассажирского терминала располагаются три дополнительных, элегантно оформленных лаунджа и новый конференц-зал. Расширение терминала произошло за счет второго этажа, на который ведет новая лестница. Здесь располагаются конференц-зал для клиентов, а также большое пространство для экипажей: комната подготовки, конференц-зал, зона отдыха экипажа и оперативный центр.



Ангарный комплекс Jet Aviation Geneva, расположенный в аэропорту Женевы, имеет общую площадь в 5600 кв.м. и позволяет вмещать самолеты различных типов и пассажироместимости, вплоть до

BBJ. Здесь же расположены и офисные помещения, включающие дизайн-ателье для производства и демонстрации интерьеров бизнес-джетов.

С мая 2013 года все объекты комплекса будут выдержаны в едином корпоративном фирменном стиле Jet Aviation. Вслед за женевским филиалом Jet Aviation модернизации подвергнется и комплекс в Цюрихе.

В дни проведения выставки EBACE-2013 основная нагрузка по обслуживанию самолетов гостей выставки, как и годом ранее, ляжет на Jet Aviation Geneva. И если пассажиропоток ожидается не очень большой, то техническая поддержка самолетов, участвующих в статическом показе, ляжет именно на плечи Jet Aviation Geneva, так как компания является авторизованным техническим центром практически всех производителей бизнес-джетов.



В Анголе открывается первый FBO

Ангола, до недавнего времени терзаемая гражданской войной, начинает приобретать черты мирного государства с весьма внушительным экономическим потенциалом. В прошлом году экономика страны развивалась бурными темпами (рост ВВП составил 10%), что обусловлено многими факторами – долгожданный мир, политическая стабильность, открытие новых месторождений нефти и алмазов. Это стало естественным стимулятором и для роста бизнес-перевозок, что в свою очередь обусловило еще одно значимое событие: в июле текущего года впервые в истории страны в столичном аэропорту Луанды откроется полноценный авиационный комплекс по обслуживанию рейсов бизнес-авиации.

Сегодня в среднем бизнес-трафик в Анголе находится на уровне около 10 рейсов ежедневно, что не соответствует спросу. Но основная причина отставания кроется как раз в отсутствии специализированных центров в стране. И до сих пор многие клиенты предпочитали летать в соседние ЮАР и Нигерию, где инфраструктура соответствует всем стандартам и прежде всего безопасности. Но сейчас ситуация начинает в корне меняться.

Единственный крупный провайдер услуг бизнес-авиации в стране – компания Best Fly of Angola, в июле текущего года запустит собственный FBO (общей площадью в 1000 кв.м. с собственными служ-



бами иммиграционного и таможенного контроля). Новый комплекс будет включать в себя автономный пассажирский терминал (ранее бизнес-пассажиры обслуживались в небольшом помещении международного терминала аэропорта Луанды), ангар, рассчитанный на размещение четырех самолетов типа Gulfstream GV, и перрон на двадцать самолетов. Увеличение собственного перрона связано еще с тем, что помимо оказания хендлинговых услуг, Best Fly of Angola также является ключевым бизнес-оператором с весьма серьезным, по африканским меркам, парком бизнес-джетов. В конце 2011 года Best Fly of Angola приобрела на вторичном рынке свой первый бизнес-джет Challenger 605 (самолет 2010 года выпуска), а в середине марта 2012 года перевозчик заключил первый договор с австрийской компанией PRIMUS на управление воздушным судном. Сейчас парк Best Fly of Angola состоит из девяти самолетов, включая совершенно новый Gulfstream G450.

В настоящее время Best Fly of Angola активно продолжает работу по формированию пула постоянных клиентов из числа иностранных компаний, работа-

продолжение ►



Best fly of Angola обслуживает правительственную авиацию страны

ющих в алмазодобывающей промышленности. Уже спустя два месяца с начала полетов Best Fly of Angola получила в клиенты такие компании как Endiama, Diamonty Financing, Namdeb и, конечно же, De Beers. То есть сейчас авиапарк компании загружен полностью: с учетом цен, которые предлагает перевозчик, самолеты проводят в небе ежедневно до 8-9 часов. Параллельно компания всерьез задумывается и о туристическом направлении своего бизнеса. Компания начала поиски партнера среди европейских и североафриканских перевозчиков по этому направлению деятельности.

Следующим шагом по развитию бизнес-перевозок в Луанде станет создание собственной топливно-заправочной компании и строительство фабрики

бортового питания. На эти проекты уже привлечены необходимые инвестиции, а начало строительства намечено на четвертый квартал 2013 года.

Но кроме столичного аэропорта Best Fly of Angola начинает развивать бизнес и внутри страны. В промышленных центрах Кабинде, Лубанго, Онбиджа и Бенгела компания представляет свои услуги в качестве хендленгового агента. За полгода работы в местных аэропортах существенно уменьшилось время на обслуживание самолетов. Со временем в некоторых из этих центров Best Fly of Angola планирует построить собственные FBO.

Параллельно развитию бизнеса Best Fly of Angola активно работает в недавно созданной африканской ас-

социации бизнес-авиации. Таким образом компания пытается решить достаточно проблемные вопросы, связанные с безопасностью полетов, выработкой единых стандартов обслуживания и лоббирование собственных интересов в правительстве Анголы.

«Безусловно, для того, чтобы обеспечить должный уровень обслуживания на борту и на земле, нужно комплексно решать многие проблемы. Для операторов – это либерализация воздушного пространства и доступность в наши аэропорты, ведь аэропорты – наша головная боль. Даже в столичном аэропорту, до начала нашего строительства, отсутствовал какой-либо специализированный терминал для бизнесменов и VIP-туристов. Да и наша техническая база раньше тоже не могла похвастаться наличием специалистов и возможностями качественного техобслуживания самолетов. К сожалению, пока только в воздухе мы можем предложить должный уровень обслуживания. Но я очень надеюсь, что в недалеком будущем, с введением в строй долгожданного FBO, ситуация кардинально изменится», – комментирует генеральный директор Best Fly of Angola Нуну Перейра.

В настоящее время в Анголе эксплуатируется 59 деловых самолетов, 34 из которых – турбовинтовые. По производству алмазов Ангола занимает третье место среди африканских стран после ЮАР и Ботсваны. Алмазная промышленность страны начала быстро развиваться после окончания 27-летней гражданской войны. В 2012 г. в Анголе добыто 13,7 млн. каратов алмазов общей стоимостью 1,87 млрд. дол. По данным ангольской государственной алмазной компании Endiama, запасы (reserves) алмазов коренных (кимберлитовых) месторождений страны оцениваются в 50 млн. каратов, россыпных аллювиальных месторождений – в 40 млн. каратов.



Международные корпорации при полетах внутри страны предпочитают универсальный Dornier 328Jet

Успеть за 60 секунд

Сильнейшая конкуренция среди лондонских аэропортов в борьбе за деловых путешественников заставляет компании придумывать все новые технологии в сфере обслуживания пассажиров и бизнес-джетов. И если раньше эта борьба в основном велась за операторов и владельцев воздушных судов и сводилась к финансово привлекательным предложениям, вроде скидок на хэндлинг и топливообеспечение, то сейчас на первый план выходят новые стандарты в обслуживании пассажиров. Здесь компании пытаются удивить минимальным временем между приземлением самолета и подачей автомобиля, а также скоростью прохождения таможенных и пограничных формальностей.

Наземный оператор London City Airport Jet Centre (дочерняя компания London City Airport, занимающаяся обслуживанием бизнес-рейсов) затеял капитальную перестройку в столичном аэропорту. В течение ближайшего времени, к летней навигации, будет полностью обновлен бизнес-терминал. Модернизация коснется VIP-лаунджей и залов для встре-



чающих. Также будут оборудованы дополнительные комфортабельные комнаты для экипажей. Будет существенно расширена и автомобильная стоянка. Теперь, чтобы пройти от стоянки до главного входа в терминал, пассажиру понадобится всего 10 секунд. Но самое главное нововведение, которое обязательно понравится клиентам Jet Centre – это новые нормы по обслуживанию прилетающих и улетающих пассажиров. Компания уже с 1 июня привлечет дополнительных сотрудников пограничной и таможенной служб. При этом прилетающие и вылетающие пассажиры теперь смогут выслать декларацию через интернет. Как обещают в Jet Centre, при вылетах в Европу, в США и страны Ближнего Востока предполетные процедуры могут занимать не более 5-10 минут. При этом багаж улетающих может быть

доставлен в аэропорт заблаговременно и к моменту приезда пассажира досмотрен и отправлен на самолет (за исключением ручной клади). С 1 июня также вводится новый норматив по доставке пассажира к борту самолета и наоборот. Теперь на это отводится всего 60 секунд. Таким образом, общее время нахождения пассажира в терминале может составить всего 10 минут, что, безусловно, понравится многим путешественникам.

Не забудут в Jet Centre и о транзитных пассажирах, прибывающих, например, рейсами регулярных авиакомпаний и продолжающих полет на бизнес-джете

продолжение ►

(или наоборот). Администрация аэропорта предлагает несколько вариантов стыковки, включая ночевку в любой лондонской гостинице с возможностью вертолетного трансфера в оба конца (однако только по разовым запросам, так как до сих пор, по экологическим причинам, запрещено обслуживание вертолетов). По некоторым направлениям, например при полете в США, пассажиры могут пройти процедуры в самом аэропорту, и по прилету в Штаты существенно сэкономят время.

Конечно же, пассажирам все это очень понравится, но все же основная причина грядущих изменений кроется немного в другом. В последнее время наблюдается растущая популярность аэропорта у большого числа перевозчиков из линейной авиации. Но небольшая площадь London City Airport и невозможность дальнейшего развития заставляют администрацию аэропорта делать выбор в пользу регулярных перевозок, что целесообразно с экономической точки зрения. Рост трафика напрямую влияет на процедуру получения слотов, и одним из главных факторов в этом является минимальное время нахождения бизнес-джета в аэропорту. Так что за PR-ходом «дочки» London City Airport прослеживается желание администрации аэропорта, вопреки экономической эффективности, оставить за столичным аэропортом статус главных воздушных бизнес-ворот Лондона.

И все же будущее у London City Airport есть. В ответ на выпущенный британским правительством документ «The Future of Air Transport» (Будущее авиационного транспорта), оператор аэропорта подготовил мастер-план развития аэропорта до 2030 года. Весной 2010 года план прошел общественные обсуждения, после этого был переиздан с учетом результатов



обсуждений и консультаций. Мастер-план учитывает постепенное развитие аэропорта, в результате которого аэропорт должен будет обслуживать 8 млн. пассажиров в год к 2030 году. При этом он не предполагает строительства второй взлетно-посадочной полосы или расширения границ аэропорта.

Первый этап развития должен завершиться к 2015 году. Он включает продолжение строительства перрона в восточной части и пирс с южной стороны, для того, чтобы предоставить пассажирам доступ на новые стоянки самолетов. Здание терминала расширится за счет использования участка земли между существующим терминалом и железнодорожной

станцией. Также увеличатся мощности по обслуживанию деловой авиации.

Второй и третий этапы должны пройти с 2015 по 2030 годы. Увеличится количество стоянок самолетов с восточной стороны от терминала, будут построены дополнительные рулежные дорожки. Для этих мероприятий будет использована территория в доке Кинг Георг V, которая сейчас заполнена водой. Топливозаправочное оборудование будет перенесено в восточную часть аэропорта. На месте существующей автостоянки будет построен многоэтажный паркинг. Будут расширены мощности, обслуживающие бизнес-авиацию.

Город на миллиард

Специалисты компании WealthInsight представили рейтинг городов мира по количеству проживающих там миллионеров и миллиардеров. Если по числу миллионеров Москва лишь замыкает двадцатку ведущих городов, то по числу миллиардеров находится на втором месте, лишь незначительно уступая Нью-Йорку.

Британская консалтинговая компания WealthInsight занимается исследованиями в области распределения благосостояния в мире и ведет статистику числа состоятельных людей, которая полезна для частных банков, юристов, хедж-фондов и фондов, управляющих активами частных клиентов. В настоящее время компания располагает данными о 60 тыс. состоятельных и очень состоятельных людей во всем мире. В представленном сегодня рейтинге городов по числу проживавших там по состоянию на конец 2012 года миллионеров первое место занимает Токио, в котором находится 461 тыс. долларовых миллионеров. По словам аналитика WealthInsight Эндрю Эмолиса, «к нашему удивлению, Токио оказался выше Нью-Йорка. Это может отчасти объясняться тем, что многие богатые ньюйоркцы предпочитают постоянно проживать в небольших городках, таких как Гринвич — только в нем насчитывается 350 миллионеров». В занявшем второе место Нью-Йорке проживает 389 тыс. миллионеров. На третьем месте с ощутимым разрывом идет Лондон с 281 тыс. миллионеров. Москва со 101 тыс. миллионеров замыкает двадцатку.

В рейтинг 20 городов по числу мультимиллионеров (состояние свыше \$30 млн) Москва и вовсе не вошла. Первое место в этом рейтинге занимает Лондон с 4224 мультимиллионерами, на втором месте — Токио с 3525, на третьем — Сингапур (3154). Нью-Йорк с 2929 мультимиллионерами идет лишь на четвер-



том месте. Замыкает этот рейтинг Рим, в котором, по данным WealthInsight, проживает 945 мультимиллионеров.

Впрочем, по количеству миллиардеров российская столица забралась почти на самую вершину рейтинга. Исследователи насчитали в Москве 64 долларовых миллиардера. Это позволило российской столице занять второе место в общемировом зачете, уступив лишь Нью-Йорку, в котором проживает не намного больше миллиардеров — 70. Одним из них является собственно мэр Нью-Йорка Майкл Блумберг, чье состояние журнал Forbes оценивает в \$27 млрд. Исследователи отмечают, что разрыв между местами в рейтинге миллионеров и миллиардеров особенно резким является для Москвы и Мумбая. Последний в рейтинг 20 городов по числу миллионеров не входит вовсе, а в рейтинге городов по числу миллиардеров с показателем 26 занимает гордое пятое место. Замыкают рейтинг городов по числу миллиардеров Хьюстон и Сан-Паулу, в котором проживает всего по 10 миллиардеров.

По прогнозам WealthInsight, к 2020 году США будет находиться на первом месте в мире по числу про-

живающих там миллионеров, на втором месте будет Китай, на третьем — Япония. Россия в десятку стран, где, по прогнозам компании, к 2020 году будет проживать наибольшее количество очень состоятельных людей, не входит. Остальные семь мест в этом рейтинге занимают Германия, Индия, Великобритания, Франция, Канада, Австралия, Швейцария.

Источник: Коммерсантъ

Место	Город	Число миллиардеров
1	Нью-Йорк	70
2	Москва	64
3	Лондон	54
4	Гонконг	40
5	Пекин	29
6	Мумбаи	26
7	Стамбул	24
8	Шанхай	23
9	Париж	22
10	Лос-Анджелес	19
11	Шэньчжэнь	19
12	Чикаго	15
13	Сингапур	13
14	Токио	12
15	Гуанчжоу	11
16	Сан-Франциско	11
17	Даллас	11
18	Дубай	11
19	Хьюстон	10
20	Сан-Паулу	10