



BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 23 (28) 17 июля 2010 г.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Operator & Broker Project.

В рамках выставки будет реализован специальный проект, подготовленный ОНАДА и Jet Expo – Operator & BrokerProject. Он ориентирован на операторов и брокеров. Стенд площадью 192 кв.м. рассчитан на 12 рабочих мест. Объединенная экспозиция продемонстрирует единение операторов и брокеров в стремлении достичь наивысшего качества обслуживания. Участие в проекте подтвердили: Trinity Charter Project, Business Aviation Club, ABS Jets, Avinode, Jet Transfer.

Ольга Никонова, генеральный директор JETEXPO:

«Практика представления нескольких компаний в рамках единого стенда уже зарекомендовала себя на крупнейших выставках деловой авиации: EBACE в Женеве и MEBA в Объединенных Арабских Эмиратах. Поэтому в этом году JET EXPO и ОНАДА решили перенести удачный международный опыт на российский рынок, предлагая операторам и брокерам схожую схему участия. Любая выставка – это, прежде всего, площадка для развития собственного бизнеса, знакомство с целевой аудиторией. OPERATORS & BROKER PROJECT предлагает такую возможность».

Анна Сережкина, исполнительный директор ОНАДА:

«Деятельность ОНАДА направлена в первую очередь на развитие рынка деловой авиации в России. Безусловно, Jet Expo - важнейшее событие года в отрасли. ОНАДА поддерживает выставку и рада предложить своим членам новую возможность участия в ней, а именно, участие в рамках Operator & Broker Project. Проект ориентирован на всех участников рынка: тех, кто уже работает в этом бизнесе, и тех, кто планирует начать свою работу на рынке. Для членов Ассоциации предусмотрена значительная скидка на участие в Jet Expo в рамках коллективного стенда».



Защита кредиторов.

Проблемы присоединения к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (“Кейптаунской конвенции”) и Протоколу к ней рассмотрены во вторник, 3 июля, на заседании круглого стола в Совете Федерации. **стр. 8**

СОБЫТИЕ



Gulfstream G450 установил рекорд скорости.

Крупногабаритный дальний бизнес джет Gulfstream G450 недавно установил рекорд скорости на маршруте между Токио и Гонконгом. **стр. 9**

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО



Летучая собственность.

После недавно принятого Закона “О регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними” ситуация стала меняться. **стр. 10**

стр. 10

АНАЛИТИКА



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация с 12 по 18 июля 2010 г.

стр. 12

Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

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



PiperJet дошел до интерьера.

Piper Aircraft Inc. выбрал две студии, которые должны будут разработать интерьер нового PiperJet. Компания Propel Designs будет отвечать за общую концепцию и стиль салона, а DeCrane Aerospace подберет отделочные материалы и оборудование для будущего самолета. Обе компании будут совместно работать с настоящими и будущими заказчиками PiperJet.

«В разработке параметров интерьера нам сильно помогли многочисленные встречи и беседы с покупателями PiperJet, что даже заставило нас сделать несколько дополнительных усовершенствований. Это отражает ценный вклад наших нынешних и будущих клиентов», сказал исполнительный вице-президент Piper Рэнди Грум. «Обновление интерьера поможет PiperJet быть еще более приспособленным для сегодняшней конкурентной среды и соответствовать меняющимся требованиям завтрашнего дня».

DeCrane Aerospace, расположенная в Уичито, Канзас, является мировым лидером в области интерьеров на рынке частных самолетов, обеспечивая полный спектр услуг, включая проектирование, инжиниринг, интеграцию, производство, монтаж и сертификацию. Компания будет заниматься инжинирингом и поставкой для интерьера PiperJet элементов внутренней отделки.

Дэвид Шумат из Propel Designs разрабатывает общую философию внутреннего интерьера и дизайн. Ранее он сотрудничал с BMW Group DesignworksUSA.

Bombardier собрал первый элемент Learjet 85.



Bombardier Aerospace объявила 12 июля 2010 г. о достижении еще одной важной вехи в программе Learjet 85. Была успешно построена первая полностью композиционная секция фюзеляжа, которая работает под давлением, для проверки технологии производства (manufacturing validation unit (MVU)). Секция была изготовлена в Монреале, где находится основная команда разработчиков Learjet 85, и при работе над ней использовалась фактически существующая производственная технология при значительной поддержке со стороны команды, базирующейся в Мексике. Этот элемент будет использоваться для проверки концепции проектирования, отработки производственных процессов и качества отладки технологии производства, которое запланировано на конец этого года.

В скором времени 45000 фунтов (20412 кг) технологической оснастки будет доставлено в Керетаро, Мексика, где будет налажено производство новых Learjet 85. Там же будет изготовлен второй контрольный элемент самолета.

«Это еще один важный шаг к началу производства Learjet 85», сказал вице-президент по Learjet 85 Bombardier Business Aircraft Ральф Акс. «Наш следующий шаг заключается в том, чтобы при изготовлении второго элемента, учесть результаты исследования первой детали и подтвердить готовность технологии к производству».

Строительство завода в Керетаро, где будет собираться Learjet 85, идет по плану. Первое оборудование планируется установить уже в этом месяце, а первая производственная линия будет построена вскоре после этого. Программа Learjet 85 идет полным ходом, и ввести в эксплуатацию самолет планируется в 2013 году.

Программа Learjet 85 была запущена Bombardier Aerospace 30 октября 2007 года. Новый самолет будет первым самолетом компании и первым бизнес-джетом, изготовленным с применением композитных материалов во внешних несущих элементах конструкции, и предназначенный для сертификации в соответствии с FAR part 25.

Air Service Basel получил сертификат на техобслуживание.

Швейцарский оператор FBO Air Service Basel недавно получил сертификат FAA на работу в качестве станции технического обслуживания и ремонта в аэропорте Базель в Швейцарии. Разрешение получено на линии по техобслуживанию на Hawker от 700 до 1000 серий, семейство Learjet и Cessna Citation 525, 550 и 560. Компания также создала мобильную группу сертифицированных техников по авионике для проведения периодической проверки бортового оборудования (FAR тесты) для клиентов во всей Европе.



Lufthansa Technik раскрывает информацию по новому ангару.

Lufthansa Technik AG планирует построить новый ангар для обслуживания самолетов в будущем аэропорте Берлина Berlin Brandenburg International (BBI).

Новый ангар для технического обслуживания будет иметь три отсека для малых и средних самолетов, и будет введен в эксплуатацию в 2012 году. Новый технически ангар поможет расширить уже имеющиеся возможности по обслуживанию премиум-клиентов Lufthansa Technik в Берлине.

Другое подразделение компании – Lufthansa Bombardier Aviation Services – которое базируется в аэропорту Берлина Шенефельд, также оптимизмом смотрит в будущее. 150 высококвалифицированных специалистов специализируются на поддержке бизнес джетов Bombardier. Это единственный сервис центр Bombardier за пределами Северной Америки, и LBAS является одним из ведущих сервисных провайдеров в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке.



Открылся новый пассажирский терминал в London Heliport.



Новый, ультрасовременный пассажирский терминал открылся в London Heliport в Баттерси. В настоящее время бизнесмены уже могут воспользоваться его услугами. Управляется терминал компанией PremiAir, одной из ведущих чартерной вертолетной компаний Великобритании. Одними из первых клиентов, скорее всего, станут участники, открывающегося на следующей неделе авиашоу в Фарнборо (15-25 июля 2010 г.).

А в сентябре рядом с вертодромом должен открыться новый роскошный отель Hotel Verta, который будет примыкать к новому пассажирскому терминалу. Новый вертодром, реконструкция которого продолжается уже в течение двух лет, получит ценные дополнительные стоянки вертолетов,

полностью перестроенное и усовершенствованное диспетчерское и противопожарное оборудование. С момента своего открытия в 1959 году вертодром обслужил более 450000 вертолетных операций, и по-прежнему обеспечивает жизненно необходимую транспортную коммуникацию в самом центре Лондона.

Пассажиры нового терминала оборудованы хорошей звукоизоляцией и кондиционерами. Также есть переговорные комнаты, конференц-зал, подземная охраняемая парковка, а также специальная вертолетная площадка для особой конфиденциальности.



Личные полеты за корпоративный счет.

FAA рассматривает вопрос о пересмотре своего запрета на возмещение расходов компаниям по перелетам на самолете, когда он используется для личных поездок высших должностных лиц компании.

NBAA еще в марте направило в FAA ходатайство о пересмотре этого запрета. Аргументами, приведенными в этом обращении, были соображения, что сотрудники и топ-менеджеры компаний должны иметь возможность использовать корпоративный самолет, так как они могут быть отозваны по делам компании в любой момент, или план их поездок может быть изменен для решения более важных дел. Часто такие полеты совершаются по правилам FAR part 91. По этим правилам полет оплачивает пилот или владелец самолета, и он рассматривается как частный перелет, в отличие от более строгих правил FAR part 135, по которым работают коммерческие перевозчики. Ранее исключения составляли только полеты, которые осуществляются на корпоративных самолетах в рамках деятельности компании.

Но в 1993 г. FAA выпустила уточнение, по которому к этому исключению нельзя было отнести «частный перелет» на корпоративном самолете. Как следствие руководители компаний не могут возместить затраты на личные перелеты за счет предприятия, даже в случае, если пришлось использовать личный самолет для срочного перелета по делам фирмы.

FAA рассматривает в качестве аргумента в защиту этого положения, то что сейчас прогресс в области телекоммуникаций достиг такого уровня, что использование самолетов компании для личных поездок не является необходимым. Сотрудник может



работать и в удаленном режиме.

Но как контраргумент Агентство видит невозможность составить надежный график личных путешествий топ-менеджеров из-за очень напряженного режима работы. И в связи с этим часто трудно разделить частные полеты и корпоративные. Поэтому FAA считает возможным возместить стоимость частных полетов в определенных случаях.

Но чтобы предотвратить злоупотребления, Агентство просит, что бы компании регулярно поддерживали в актуальном состоянии список сотрудников, от которых требуется быть постоянно на связи по производственной необходимости и которые могут воспользоваться самолетом.

ОНАДА работает с аэропортами и обслуживающими компаниями.

Уважаемые коллеги!

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации приветствует Вас и приглашает принять участие в первом заседании Комитета ОНАДА по работе с аэропортами и обслуживающими компаниями, которое состоится 22 июля 2010 года, в четверг, в отеле «Аэростар» (Ленинградский проспект, д. 37, к. 9).

В ходе заседания мы планируем:

- обсудить положение о комитете;
- сформировать состав комитета;
- выработать план работы и мероприятий.

К участию в работе в рамках заседания приглашаются все желающие.

Для подтверждения участия в заседании просим Вас направить название компании, ФИО и должность ее представителя, а также сопутствующие вопросы для включения в повестку дня и материалы для распространения по электронной почте as@rubaa.ru не позднее 19 июля.

Итоги заседания Комитета будут вынесены на очередное заседание Правления ОНАДА, которое состоится 29 июля 2010 года.

Благодарим Вас за внимание и надеемся на сотрудничество!

Исполнительная дирекция ОНАДА



JP Morgan : вторичный рынок растет, но неравномерно.

Восстановление на вторичном рынке бизнес джетов продолжается, но уровень рынка еще не совсем равномерный. Не все классы самолетов пользуются популярностью у покупателей. Об этом сообщает ANIonline со ссылкой на ежемесячный отчет JPMorgan, выпущенный 6 июля 2010 г.

«Запасы» средних и больших бизнес-джетов уменьшились, но в то же время незначительно увеличилось на вторичном рынке предложение легких реактивных самолетов.

В прошлом месяце общее количество подержанных бизнес джетов, выставленных на продажу, снизилось до 11,9% от всего парка, и этот показатель впервые опустился ниже 12% с октября 2008 года. Средняя стоимость выставленных на продажу самолетов в прошлом месяце увеличилась на полпроцента, но только благодаря укреплению в сегменте больших джетов. Цены на легкие и средние самолеты снизились примерно на 2%.

Аналитик JPMorgan Джозеф Надол III сообщил, что эти данные согласуются с тем фактом, что спрос на крупногабаритные деловые самолеты поднялся гораздо больше, чем малые и средние.

Между тем, рост активности бизнес авиации в этом году выражается в двузначных значениях и в мае рост составил 12,5%, хотя это было несколько меньше по сравнению с 19,1-процентным ростом в апреле и 24,4-процентным в марте.



Продажи в первом полугодии улучшились.

На вторичном рынке деловых самолетов средней и большой дальности наблюдается рост. Об этом пишет Fly Corporate online со ссылкой на Aircraft-Post Inc. Такая картина сложилась по результатам первого полугодия 2010 г., если взять за отсчет первое полугодие 2009 г. По данным компании сейчас на продажу выставлено 8,8% от имеющегося флота, по сравнению с 12% в 2009 году. Средняя цена на эту категорию бизнес джетов снизилась на 12% по сравнению с 2009 годом, хотя по сравнению с 2008 годом снижение составило 50%. Также показывает рост по сравнению с 2009 количество сделок по некоторым типам самолетов.

Однако продолжается тенденция увеличения времени экспозиции самолетов. Данные компании свидетельствуют о том, что среднее время экспозиции самолета на вторичном рынке в 2010 году составило 449 дней, по сравнению с 350 днями в 2009 году и 221 днем в 2008 году.

Рыночная цена (цена продажи) сократилась только на 12% с 2009 года, по сравнению с 50-процентным снижением в 2008 году. Тем не менее, цены на рынке по-прежнему в среднем на 20% ниже рыночной стоимости (полученной в результате применения практики стандартной оценки/амортизации первоначальной стоимости нового самолета).

По состоянию на конец июня расчетное время, необходимое для продажи самолета на основе текущей рыночной активности, показало некоторое улучшение и сейчас составляет в среднем 29 месяцев, по сравнению с 30 в начале года.



	Jan-Jun 2008	Jan-Jun 2009	Jan-Jun 2010
Lear 60			
# Transactions	7	3	7
Avg Selling Price	7.5	4.85	3.4
Avg Market Time	172	686	499
H800XP			
# Transactions	15	12	8
Avg Selling Price	8.7	7.95	4.5
Avg Market Time	329	362	235
F50EX			
# Transactions	5	9	6
Avg Selling Price	17.4	10.7	9.5
Avg Market Time	230	235	499
CL601 3A			
# Transactions	4	2	2
Avg Selling Price	10.75	5.65	3.3
Avg Market Time	261	292	556
CL300			
# Transactions	3	3	9
Avg Selling Price	23.1	15.2	12.6
Avg Market Time	81	80	156
CL604			
# Transactions	16	6	7
Avg Selling Price	23.4	11.65	11.95
Avg Market Time	297	346	672
F2000			
# Transactions	2	2	2
Avg Selling Price	23.9	11.2	12.1
Avg Market Time	288	446	391
F900B			
# Transactions	4	2	3
Avg Selling Price	21.65	13.9	10.7
Avg Market Time	387	839	295
GIVSP			
# Transactions	9	4	10
Avg Selling Price	27.15	17.6	12.35
Avg Market Time	189	215	508
GV			
# Transactions	2	3	4
Avg Selling Price	40.25	24	22.1
Avg Market Time	94	152	502
G550			
# Transactions	3	4	8
Avg Selling Price	55.5	38.7	38.2
Avg Market Time	108	200	421

Регистр острова Мэн на подъеме.

Авиационный регистр самолетов острова Мэн продолжает демонстрировать впечатляющие результаты. Так здесь в июне был зарегистрирован первый в Европе Embraer Lineage 1000.

Lineage 1000 получил регистрационный номер M – СВАН. Этот самолет является ультра-большим бизнес джетом, построенным на базе регионального самолета Embraer 190 и в настоящее время базируется на Ближнем Востоке.

Сейчас пошел четвертый год существования этого регистра, и уже в течение прошлого, третьего, года, закончившегося 30 апреля 2010 г., он показал 63-процентный рост по количеству регистраций новых самолетов, по сравнению со вторым годом работы.

В общей сложности, с момента открытия 1 мая 2007 года, в регистре было зарегистрировано 264 самолетов.

В первые два месяца четвертого года работы регистр пополнился еще 21 новым самолетом. Таким образом, остров Мэн в настоящее время стал одним из наиболее быстро растущих оффшорных авиационных регистров в мире.

Директор гражданской авиации острова Брайан Джонсон сказал: «Высокие темпы роста нашего авиационного регистра в эти трудные в финансовом плане времена и высокое качество регистрируемых воздушных судов является свидетельством того, то команда поддержки регистра работает упорно и с энтузиазмом».



Вулкан не дает покоя.



Исландское учебное заведение Keilir Aviation Academy решило организовать международную конференцию по вопросам последствий для авиации извержения вулкана Эйяфьятлайокудль. На конференции, которая состоится в международном аэропорту Кефлавик, будут обсуждены темы по обмену накопленным опытом, а также какие технологии, нормы, правила и программы авиационных учебных заведений должны быть улучшены, чтобы в будущем избегать подобных транспортных коллапсов.

Конференция под названием «Atlantic Conference on Eyjafjallajökull and Aviation» пройдет в международном аэропорту Кефлавик в Исландии на 15-16 сентября 2010. На ней будут рассмотрены восемь основных тем:

- Что произошло в Эйяфьятлайокудль?
- Почему воздушное пространство Европы было закрыто?
- Какие процедуры были соблюдены?
- Что было изучено?
- Каковы последствия воздействия вулканического пепла на самолеты?
- Могут ли они быть уменьшены?
- Какие меры необходимо принять, чтобы свести

к минимуму угрозы для авиации вулканического пепла?

- Кто это должен сделать?

Приглашены докладчики из органов гражданской авиации Европы, России, Китая, США, Европейской комиссии, OECD, EASA, FAA, Eurocontrol, авиакомпаний, аэропортов, служб аэронавигации, метеорологических бюро, а также сотрудники бизнес авиации, принимавшие непосредственное участие в поддержке научно-исследовательских организаций. Покровитель конференции президент Исландии, г-н Олафур Рагнар Гримссон пригласил в качестве почетного гостя и спикера капитана Эрика Муди, который пролетел на своем B747 сквозь вулканический пепел над островом Ява 24 июня 1982.

Участники будут иметь возможность для встречи с коллегами из разных регионов мира в течение двух дней, в том числе на приеме у министра транспорта и в посольстве США. Кроме того, будут организованы воздушные и наземные экскурсии к злосчастному вулкану 14 и 17 сентября.

Более подробную информацию о конференции можно узнать здесь <http://en.keilir.net/keilir/conferences/eyjafjallajokull>



Япония интересуется VIP-самолетами.

Правительство Японии опубликовало запрос по предоставлению информации о деловых самолетах, в целях обеспечения VIP транспортом ведущих политиков страны. Однако пока не понятно, насколько серьезны эти намерения правительства, пишет Flightglobal.

Источники в Японии говорят, что власти выпустили официальный запрос о предоставлении информации и этот документ разослан всем основным производителям бизнес-джетов. Но основным фаворитом в этом конкурсе считается региональный самолет Mitsubishi MRJ.

Правительство Японии сейчас находится под давлением экономических факторов и по идее должно оказывать помощь местной аэрокосмической промышленности. И к тому же власти хотят приобрести самолеты меньшего размера, чем те, которые используются в настоящее время.

В настоящее время премьер-министр Японии использует Boeing 747, но для поездок в соседние страны, такие как Китай, Южная Корея и Тайвань предпочтительней использовать такие самолеты, как MRJ90.

По данным Flightglobal сейчас правительство Японии располагает двумя VIP самолетами 747-400, выпуска 1990 и 1991 годов. Они находятся в управлении Воздушных сил самообороны Японии, у которых также имеются пять 12-летних Gulfstream IV.

Но, в свете политической ситуации в стране и бюджетных ограничений, пока не ясно, будет ли правительство Японии продолжать работать в этом направлении. Правящая Демократическая партия проиграла выборы в начале июля, а правительство борется с ростом задолженности.

Четыре Global Express XRS полетят в Австралию.

Bombardier Aerospace объявила о том, что австралийский чартерный оператор AVWest разместил заказ на четыре сверхдальних бизнес джета Global Express XRS, в том числе 2 с новой приборной панелью Global Vision. Общая стоимость заказа составляет около \$ 213 млн., исходя из прайс-листа 2010 года на самолеты в стандартной комплектации.

«Этот заказ стал фантастической новостью», сказал старший вице-президент по продажам Bombardier Business Aircraft Боб Хорнер. «Это событие подчеркивает важность бизнес джетов в качестве инструмента для эффективного ведения бизнеса во всех уголках мира».

AVWest является частной авиакомпанией, которая базируется в аэропорте Перт в Западной Австралии. Компания работает на рынке авиационных чартеров, а также владеет и управляет FBO Perth Jet Centre.

«Наши клиенты все чаще совершают полеты по зарубежным направлениям, в том числе в Европу, Азию и на Ближний Восток. И сейчас самое подходящее время, чтобы добавить к нашему флоту сверхдальние бизнес джеты», сказал директор AVWest Тим Робертс. «Global Express XRS удивительный самолет при взгляде со всех сторон. Обширный салон предлагает пассажирам комфорт, который они требуют в длительных полетах и доступ к средствам связи позволяет быть в курсе своих дел или иметь возможность отвлечься во время полета. С точки зрения пилота, приборная панель Global Vision позволит получить новое измерение в осведомленности об окружающей ситуации, сократит рабочую нагрузку и позволит с большим комфортом управлять самолетом».

Pilatus Aircraft Ltd поставляет тысячный PC-12.

Pilatus Aircraft Ltd. объявила 15 июля 2010 г. о поставке тысячного PC-12. Это событие произошло на специальной церемонии, организованной дочерней компанией производителя Pilatus Business Aircraft Ltd из г. Брумфилд, штат Колорадо, США.

Председатель и генеральный директор Pilatus Aircraft Ltd Оскар Дж. Швенк, отмечая значимость этого события, сказал: «Традиционные качества Pilatus, такие как высокие характеристики, хороший ресурс, универсальность, а также превосходная экономика при эксплуатации, были основой любого PC-12, который мы построили. Сегодняшний PC-12, представленный 1000-ым самолетом, является примером современного поколения первого Pilatus, поставленного в 1994 году. Но в его основе те же принципы, которые сделали успешной программу PC-12».

Этот исторический самолет был передан новому владельцу, г-н Дэвиду Фунтэйну из Галифакса, Новая Шотландия, который в настоящее время владеет тремя PC-12.

Рекордный 2009 год, в котором компания выпустила 100 PC-12, был отмечен также поставкой 900-ого PC-12. С момента появления первого самолета в 1994 году, продажи PC-12 неуклонно росли и сделали его одним из самых продаваемых в мире турбовинтовых самолетов деловой авиации.

Универсальность PC-12 позволяет применять его в самых разнообразных сферах, в том числе в качестве делового самолета, для региональных перевозок, для медицинской помощи, в полиции и в пограничном контроле, как грузовой самолет, в военных целях и у спасателей. Общий налет всего авиапарка PC-12 составил более 2,6 млн. часов, в том числе более тысячи часов в самых жестких условиях.

Защита кредиторов.

Проблемы присоединения к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования («Кейптаунской конвенции») и Протоколу к ней рассмотрены во вторник, 13 июля, на заседании круглого стола в Совете Федерации. В организованной Комитетом СФ по промышленной политике дискуссии приняли участие парламентарии, представители министерств и ведомств, экспертных организаций. Они обсудили перспективы для гражданской авиации нашей страны присоединения России к этим международным документам. Специалисты обменялись мнениями по вопросам модернизации национального парка летательных аппаратов, проблемам регистрации прав собственности, кредитования производства и приобретения летательных аппаратов и авиационного оборудования, а также сдачи воздушных судов в лизинг.

Специфика сделок в области авиации состоит в том, отмечали участники заседания, что летательные аппараты постоянно перемещаются из юрисдикции одного государства под юрисдикцию другого. Различия законодательства разных стран, указывали эксперты, несут риск того, что обеспечительные меры, которые устанавливаются в одном государстве и приняты банком-кредитором, могут оказаться не принятыми в другом, где должен быть осуществлен платеж кредитору. Этим продиктована потребность в создании особого режима обеспечительных мер в виде международной гарантии. Только таким образом удалось бы снизить банковские риски при кредитовании производства и приобретения воздушных судов, а также авиационного оборудования. Обсуждаемая сейчас в России Конвенция предусматривает использование международной системы регистрации – Международного



регистра. Его администратором является ИКАО (Международная организация гражданской авиации). Присоединение нашей страны к Конвенции и Протоколу к ней, отмечалось на заседании, позволит исключить возможность невозврата задолженности кредитору за авиационную технику. Такой принцип будет содействовать снижению процентных ставок по кредитам – по некоторым оценкам, наполовину. А уменьшение финансовой нагрузки на российские авиационные и лизинговые предприятия, подчеркивали

специалисты, - повысить конкурентоспособность отечественной авиационной техники. «Повышение уровня защищенности кредиторов в России будет способствовать привлечению иностранных инвестиций в отечественную авиационную промышленность и развитию гражданской авиации в целом», - констатировали участники круглого стола.

Казалось бы, всё достаточно просто и ясно – конвенция устанавливает чёткие правила игры, которые максимально регулируют отношения продавцов, кредиторов и приобретателей техники. В этом отношении участники «круглого стола» практически единодушно высказались за присоединение нашей страны к конвенции. Но почти так же единодушно они высказали тревогу по поводу соответствия нашего законодательства требованиям, предъявляемым этим международным документом.

Так, профессор, эксперт Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Виталий Бордунов заявил, что конвенция не будет работать, если российское законодательство не «настроить» на требования конвенции. А такая настройка крайне необходима, потому что даже понятийный аппарат (понятия «кредит», «должник» и другие) трактуется в наших законах и в конвенции по-разному.

Того же мнения был и начальник юридического управления ОАО «Ильюшин Финанс К^о» Алексей Кузнецов: присоединение к конвенции не принесёт автоматически выгод нашей стране, пока мы не приведём в соответствие своё законодательство в этой сфере. С мнением представителей науки и бизнеса были согласны и другие участники «круглого стола».

По материалам информагентств.



Gulfstream G450 установил очередной рекорд скорости.

Крупногабаритный дальний бизнес джет Gulfstream G450 недавно установил рекорд скорости на маршруте между Токио и Гонконгом.

G450 вылетел из Международного аэропорта Токио «Нарита» в 10:50 утра по местному времени 7 июня 2010 г. Он пролетел 1694 морских миль со средней крейсерской скоростью 0,85 Маха и приземлился спустя 3 часа и 58 минут в 1:48 вечера по местному времени в Международном аэропорту Гонконга.

По словам экипажа, первые 300 миль пришлось лететь на невысокой скорости из-за турбулентности, вызванной встречным ветром скоростью более 100 узлов.

Пилотировали G450 в этом полете старший международный капитан Шон Шелдон (Sean Sheldon) и международный капитан Хайме Бахамон (Jaime Bahamon). Также на борту были стюардесса Джоан Дай (Joanne Dye) и семь пассажиров.

Национальная ассоциация авиации (NAA) утвердила этот полет в качестве рекорда США и направила результаты в Международную авиационную федерацию (FAI) в Швейцарии, для утверждения в качестве мирового рекорда.

На G450 установлены два двигателя Rolls-Royce Tay Mk 611-8C и он может пролететь 4350 морских миль, из Пекина в Нью-Дели и Москву, без остановки на скорости до 0,88 Маха. Самолет оборудован авионикой PlaneView®, наиболее продвинутой приборной панелью кабины экипажа в классе, а улучшенная система технического зрения (Enhanced Vision System™) поставляется в качестве стандартного оборудования самолета.



«G450 обычно рассчитан на 12 пассажиров, но он может вместить более 16», сказал вице-президент по продажам в Южной Америке и на Дальнем Востоке (SAFE) Роджер Сперри. «В самолете предусмотрен комфортный салон, который может служить в равной степени в качестве бортового офиса для деловых путешественников и для частного отдыха туристов».

G450 установил свой первый рекорд скорости через 10 дней после того, как был введен в эксплуатацию 7 мая 2005, пролетев 3550 миль – из Чикаго в Лондон – за 7:19 на средней скорости 0,85 Маха. В том же

2005 году бизнес джет установил рекорд скорости между городами Вашингтон, округ Колумбия, и Лутон в Англии, пролетев 3290 морских миль за 6:12 на средней скорости 0,85 Маха. В 2006 году он соединил пару городов на рекордной скорости в полете из Денвера в Гонолулу, 2944 морских миль за 7:07. И в 2009 году G450 совершил рекордный полет из Ораньестад, Аруба, в Барселону, Испания, 4374 миль за 8:56 на скорости 0,80 Маха.



Летучая собственность.

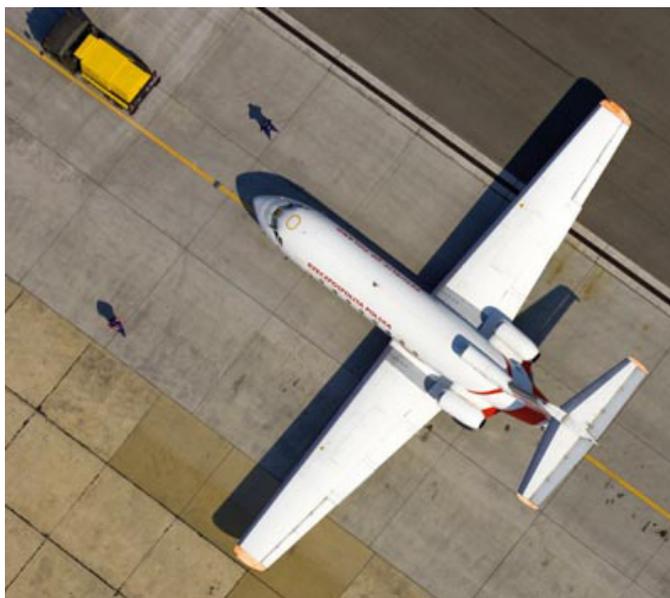
Долгое время дорогостоящая авиационная техника авиакомпаний не имела статуса имущества. В результате у ее собственников возникали проблемы, отражавшиеся на качестве и безопасности перевозки пассажиров и грузов.

После недавно принятого Закона “О регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними” ситуация стала меняться. О выгодах и недостатках закона для правообладателей нам рассказали ректор Московского государственного технического университета гражданской авиации, профессор, доктор юридических наук Борис Елисеев и эксперт ИКАО, профессор РУДН Виталий Бордунов.

Крылатое имущество

Теперь правообладатели авиационной техники могут получить от государства свидетельства о праве собственности и иных вещных правах на авиационное имущество.

С юридической точки зрения регистрация выводит вещные права на воздушные суда из состояния имущественного бесправия на цивилизованный уровень. Закон вносит ясность, кто и на каких основаниях владеет, распоряжается и пользуется ими, т.е. является собственником. Обладая титулом собственника, его правообладатель приобретает массу преимуществ, которые значительно упрощают ему жизнь как участнику гражданско-правового и хозяйственного оборота. Регистрация прав, пусть не сразу, способна дисциплинировать правообладателей самолетов и вертолетов, повысить их правовую культуру, устранить искривления и аномальные отклонения договорной корпоративной практики от



принципа верховенства права. Пользу от регистрации почувствуют на себе также стороны договоров аренды, лизинга и фрахтования и других, правда, при условии избавления закона от допущенного брака при его подготовке.

В переводе на язык экономики права на воздушные суда являются активами авиакомпаний, которыми они имеют полное право распоряжаться сообразно своей личной финансовой ситуации и конъюнктуре рынка. Регистрация прав из “мертвого” превращает в “живой” капитал огромные материальные ценности авиакомпаний. Их активы получают мощную материальную подпитку, столь необходимую сейчас и в будущем. Огромное значение имеет правильное определение стоимости авиационного

имущества, и эта работа должна быть построена иначе, чем теперь. Совсем по-другому должны будут выстраиваться отношения авиакомпаний с аэропортами, где базируется, охраняется или находится на стоянке их авиационное имущество. Очень часто у аэропортов появляются обоснованные претензии к владельцам авиационного имущества - брошенная ими авиационная техника захламляет территории аэропортов. Благодаря регистрации, у последних появился юридический повод избавиться от авиационного хлама без ущерба для себя.

Прямо и непосредственно она повлияет также на улучшение финансового климата для авиаперевозчиков и других правообладателей воздушных средств. Теперь, когда у них есть что за “душой”, банки охотнее станут выдавать кредиты и займы на приобретение новой авиационной техники. Регистрация прав устраняет риски, отпугивавшие банки, что должно привести к удешевлению кредитов и займов для авиапредприятий. Словом, инвестиционный климат для перевозчиков обещает измениться в лучшую сторону. Такой экономический эффект закона является вполне ожидаемым и прогнозируемым, если бы он полно и точно отражал специфику прав собственности и других вещных прав на воздушные суда, следов чего в законе нет и в помине.

Закон-мутант

С самого начала многострадальным законом занимался кто угодно, но не юристы, понимающие специфику вещных прав на воздушные суда. За образец был взят закон о регистрации прав на недвижимость 1999 года. Однако генетическая связь

проекта с ним принесла ему вред и ущербность. “Писатели” закона не пожелали заметить огромные естественные различия между двумя разными видами недвижимости - воздушными судами и зданиями и сооружениями, невозможность и бесперспективность их отождествления друг с другом. Воздушное судно - источник повышенной опасности, чего не скажешь о зданиях и сооружениях. Несложно также отметить, что “строительство” воздушного судна обходится без кирпича и бетона, без чего нельзя представить строительство зданий и сооружений. Да и срок жизни воздушного судна обычно значительно короче. Все эти обстоятельства, указывающие на специфику прав на авиационную технику, не были учтены в проекте закона, когда он поступил в Госдуму.

После первого чтения проект закона был положен под “сукно” на четыре года и долго бы еще лежал без движения, если бы не настойчивость Комитета по транспорту, который попытался придать проекту закона достойный вид. Комитетом были предложены дельные поправки, поворачивающие проект закона к реальной, а не надуманной правовой действительности. Однако поправки от транспортников не пришлись по душе Комитету по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству. Несмотря на очевидную несовместимость прав на воздушные суда и недвижимость, проект закона был принят таким, каким он поступил в Думу от министерских “селекционеров”. В результате скрещивания генетически разных по своей природе прав на свет появился закон-мутант. Ничего хорошего из такого скрещивания не вышло.

Продажные крылья

Закон труден для применения как регистраторами прав, так и их обладателями. Неясен предмет закона.



Законодатель оставил без ответа вопрос о том, какие права и какие сделки подлежат регистрации. Регистратору приходится гадать, какие документы должны быть представлены для регистрации, а правообладателю непонятно, почему с него требуют документы, которых в природе нет. Так размыты и неопределенны основания для регистрации прав, указанные в ст. 14 ФЗ. В законе не учтены особенности этапа возникновения воздушного судна. Непонятно, кто изначально должен подтвердить факт возникновения нового самолета - завод-изготовитель или продавец. Закон молчит на этот счет, и остается неясным, на каком этапе техника становится имуществом. Особенно много каверзных вопросов создает продажа самолета, на котором заменен двигатель, произведена смена компоновки кабины, салона и др. Также неясно, какие документы на этот счет должны быть предъявлены регистратору, что создает большие трудности при перепродаже авиатехники. Головоломку представляет регистрация прав, так называемых самолетов любительской конструкции. Здесь закон открывает лазейку для регистрации прав на “самопальные самолеты”, существующие на бумаге. Совершенно непонятно,

какое отношение может иметь орган местного самоуправления к выдаче правоустанавливающих документов на воздушные суда. Совсем не годно, что закон не готов к наведению мостов с Кейптаунской конвенцией о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 года, документы на ратификацию которой внесены в Госдуму. Закон наглухо блокирует возможность взаимодействия с Конвенцией. В результате по вине закона российские перевозчики не получают многомиллионные выгоды, которые несет Конвенция всем, кто собирается обновить свой авиапарк новыми машинами. Такова цена эксперимента, затеянного с законом при его подготовке. Документ нуждается в срочной доработке.

Целиком и полностью разделяем озабоченность специалистов по уголовному праву, выраженную в недавно опубликованном материале ЮН “Ошибки в Уголовном кодексе” по поводу “обезнаучивания и депрофессионализации законопроектной работы”. Качество законов прямо влияет на качество нашей жизни.

Источник: Российская газета

Avinode Business Intelligence Newsletter.

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 12 по 18 июля 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 представлена следующая информация:

- 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 самолетов в системе Avinode
- Самые популярные самолеты.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 12 по 18 июля 2010 г.

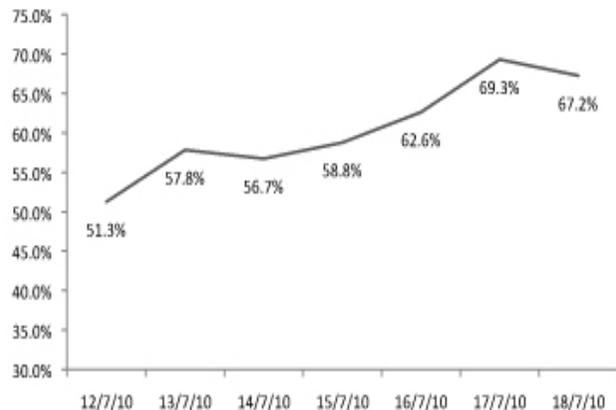
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	95	7	202	25	119	4	13	286
Германия	18	62	44	8	17	16	19	95
Франция	151	49	161	47	103	4	52	337
Швейцария	20	7	48	2	54	13	28	98
Италия	84	14	213	53	99	7	137	254
Австрия	9	15	16	5	5	1	6	39
Россия	6	30	116	12	167	14	126	260

Количество Empty Legs.

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

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	51	3	10	6	2	0	0	27
Германия	4	29	2	4	6	4	2	16
Франция	17	8	15	12	11	5	3	40
Швейцария	4	4	10	7	11	3	4	16
Италия	4	5	9	7	12	5	1	16
Австрия	1	2	1	1	2	0	3	10
Россия	5	1	2	0	6	1	5	12

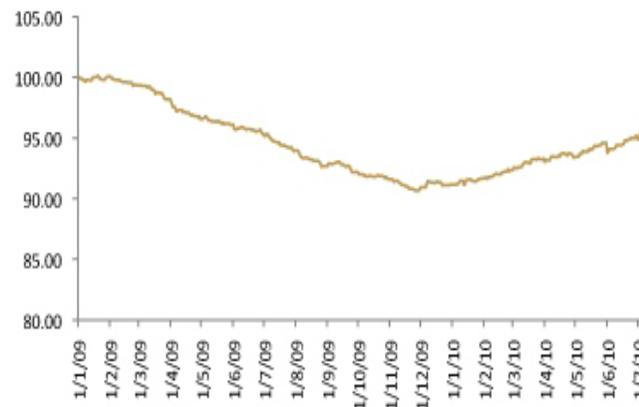
Индекс наличия свободных самолетов



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.

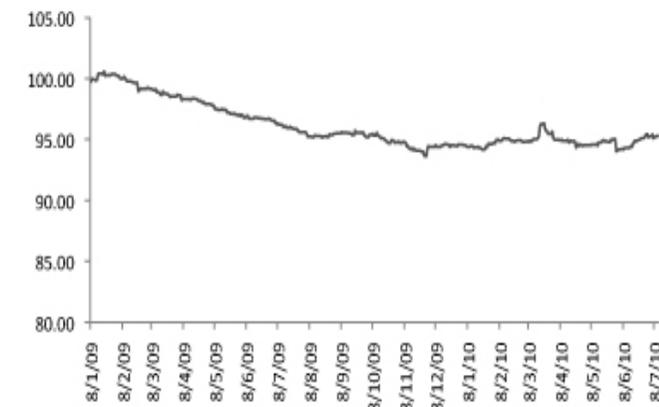
Индекс стоимости летного часа в мире.



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.



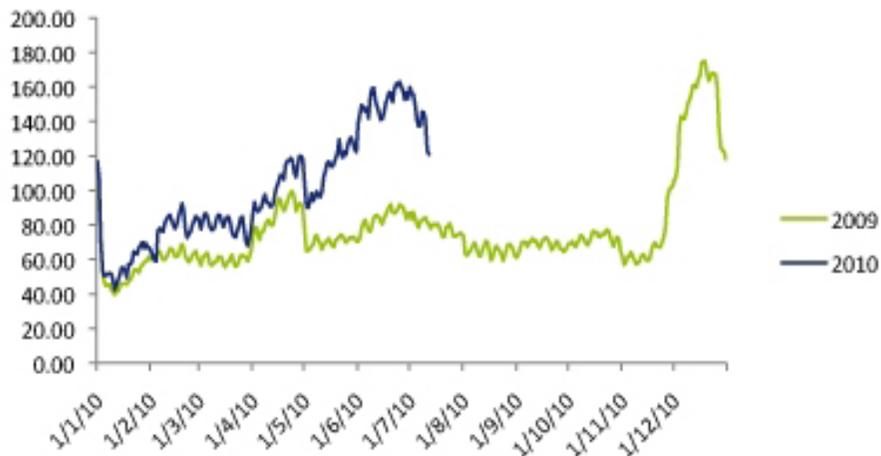
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

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 популярных самолетов.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1616	€ 1575	€ 1570
Cessna Citation Excel	€ 2724	€ 2667	€ 2707
Bombardier Challenger 604	€ 4852	€ 4517	€ 4540

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 30 Cessna Citation Jet, 30 Cessna Citation Excel и 36 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

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

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на тип самолета за последние 30 дней.