



## Строительство аэропорта в Кубинке согласовано

Правительство Московской области подготовило проект постановления о реализации проекта строительства аэропортового комплекса на территории бывшего военного аэродрома Кубинка. Об этом «Маркеру» сообщили осведомленные источники. Летом имущество аэродрома купила структура миллиардера Сулеймана Керимова.

Проект по созданию на территории Кубинки частного аэропорта появился еще 2,5 года назад, когда Сулейман Керимов задумал создать полноценного конкурента спецтерминалам основных аэропортов Московского авиационного узла — Внуково, Домодедово и Шереметьево.

Основной проблемой было договориться о перебазировании военных частей и имущества. В Кубинке, в частности, располагается Центр показа авиационной техники имени Ивана Кожедуба.

Поначалу речь шла о передислокации военных. Она планировалась на весну 2009 г., но летом того же года Владимир Путин своим распоряжением сохранил Кубинку в ведении Военно-воздушных сил. Договориться с военными Керимову удалось лишь в нынешнем году: в июле Минобороны провело конкурс по продаже 46 га на территории военного аэродрома, который выиграла структура миллиардера — ЗАО «Аэропорт Кубинка». За государством осталась в том числе взлетно-посадочная полоса, которая теперь будет использоваться совместно военными и гражданскими.

Правительство Московской области в проекте своего постановления рекомендует ЗАО «Аэропорт Кубинка» заключить с регионом инвестиционное соглашение и подготовить рабочую документацию. В компании Сулеймана Керимова «Маркеру» отказались назвать возможные сроки исполнения этих рекомендаций.



## Вичита vs Сан-Жозе-дус-Кампус

В течение многих лет NetJets был крупнейшим покупателем бизнес джетов у производителей авиастроительного кластера в г. Вичита, но контракт на поставку с Embraer стал неприятной новостью для традиционных поставщиков этого долевого оператора. **стр. 5**

АНАЛИТИКА

## Еще один прогноз на 10 лет

Согласно 10-летнему прогнозу рынка деловой авиации от компании Forecast International, с 2010 по 2019 году будет выпущено 11437 самолетов бизнес класса.

**стр. 8**

ЗАКОНЫ

## Специальный летный подряд

Управление делами президента в конце декабря 2010 года подведет итоги тендера на выбор авиаперевозчика по обслуживанию полномочных представителей президента в федеральных округах на 2011 год. **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 6 по 12 декабря 2010 г.

**стр. 11**



# 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.



## LBAS поставил рекорд по скорости обслуживания бизнес джета



быть готов к полету круглосуточно, 365 дней в году. Надежность трех самолетов Challenger 604 – это ключ к успешной работе компании, поэтому время простоя на обслуживание должно быть сведено к минимуму. Самое большое и сложное из запланированных технических обслуживаний Challenger 604 – 96-месячный чек - сопоставим по сложности с тяжелым D-чеком для больших коммерческих авиалайнеров. Для того, чтобы удовлетворить требования REGA, в LBAS была создана специальная команда для этой работы, и таким образом удалось резко сократить время вынужденного простоя. В итоге, самолет был передан заказчику в ангаре LBAS в полностью исправном состоянии через 31 календарный день.

Эрнст Колер, исполнительный директор REGA, подчеркивает: «Нам необходим надежный и компетентный партнер для выполнения технического обслуживания наших самолетов. И время, необходимое для технического обслуживания, является для нас важнейшим фактором наряду с качеством ремонта и стоимостью. Мы выбрали LBAS, и мы очень довольны сервисом, который был обещан и в итоге предоставлен».

Управляющий директор LBAS Андреас Каден сказал: «Мы применили метод распределенного производства с целью оптимизации рабочих процессов и распараллеливанию задач, которые в прошлом проводились последовательно. Опыт этой работы дает нам уверенность, что в будущем мы сможем постепенно сокращать время проверок на большинстве аналогичных самолетов».

REGA владеет флотом из трех Challenger 604. LBAS недавно закончил работу над вторым Challenger 604. Капитальный ремонт третьего Challenger 604 запланирован на январь 2011 года.

В технический центр Lufthansa Bombardier Aviation Services (LBAS) поступил бизнес джет Challenger 604 для проведения периодического обслуживания после 96 месяцев эксплуатации. Принадлежащий компании Swiss Air Ambulance (REGA), которая оказывает авиационную медицинскую помощь, самолет был полностью готов к дальнейшей эксплуатации через 31 день после начала ремонта. Проведение такого сложного ремонта в столь короткий срок является рекордом для LBAS.

REGA обеспечивает высокопрофессиональную перевозку больных от постели до постели, включая подробные предполетные медицинские консультации с лечащим врачом пациента. Флот компании должен

1-ый международный форум

**AIRPORT DEVELOPMENT**  
Russia & CIS

Adam Smith CONFERENCES

# Развитие аэропортов

**в России и СНГ** | 22—23 марта 2011  
Мариотт Гранд Отель, Москва

Среди докладчиков форума:

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

Основные темы и сессии форума:

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

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



## Hawker 400XP стал популярной платформой для модернизации

Hawker Beechcraft начинает испытания Hawker 400XP, а Nextant Aerospace уже завершает подготовку к сертификации своей модификации 400XT.



Hawker 400XP

Новый пакет повышения летно-эксплуатационных характеристик самолетов Hawker 400XP/Beechjet 400A будет стоить \$ 2,24 - \$ 2,8 млн. в зависимости от объема модернизации. Hawker Beechcraft Corporation (HBC) впервые объявила о пакете обновления Hawker 400XP на последнем съезде Национальной ассоциации деловой авиации (NBAA) в Атланте в октябре 2010.

И вот недавно Hawker Beechcraft Services получила первый тестовый самолет испытания и начала разработку по этому проекту.

Компания рассчитывает получить сертификат на новую модификацию Hawker 400XP в 2012 году. Изменения, которые будут внесены в конструкцию и системы самолета, позволят увеличить дальность полета и взлетно-посадочные характеристики при одновременном снижении шума и выбросов.



Hawker 400XP

Вице-президент Hawker Beechcraft Corporation по глобальной поддержке клиентов Кристи Таннахилл говорит, что проект в настоящее время быстро продвигается из-за сильного интереса клиентов. “Наши конструкторские и инженерные отделы уже смоделировали и оценили форму вертикальных законцовок крыла и других аэродинамических усовершенствований, наряду с предварительными вариантами установки новых двигателей и их систем”, добавил г-н Таннахилл. “Рынок готов принять заводскую модернизацию и улучшение характеристик этого проверенного легкого бизнес джета”.

В то же время, альтернативная модернизация этого самолета от Nextant Aerospace, 400XT, уже завершает предварительные летные испытания.

“Мы налетали более 120 часов во время испытаний подготовки к сертификации. И мы по-прежнему впечатлены характеристиками 400XT”, сказал Джеймс Миллер, президент Nextant Aerospace.



Nextant 400XT

«Самолет превышает наши ожидания во всех ключевых показателях».

Сертификационные испытания самолета 400XT начнутся в декабре этого года, а сертификат планируется получить в первом квартале 2011 г.

В середине ноября Hawker Beechcraft объявил о приостановке производства Hawker 400XP из-за низкого спроса на новые самолеты.

	<i>Hawker 400XP</i>	<i>Hawker 400XP</i>	<i>Nextant 400XT</i>
<b>Двигатели</b>	Pratt&Whitney JT15D-5	Williams International FJ44-4A-32	Williams International FJ44-3AP
<b>Максимальная тяга, фунтов</b>	2965	3600	3050
<b>Авионика</b>	Rockwell Collins Pro Line 4	Rockwell Collins Pro Line 21 (опционально)	Rockwell Collins Pro Line 21
<b>Аэродинамика</b>		Вертикальные законцовки крыла	Новые гондолы двигателей
<b>Максимальная дальность, миль</b>	1565	1800	2160
<b>Максимальная скорость, миль/ч</b>	439	-	460
<b>Стоимость, \$ млн.</b>	7,2 (не производится)	\$ 2,24 - \$ 2,8 (только пакет обновления)	\$ 3,9 млн. (вкл. б/у планер)

## “Рысачок” совершил первый испытательный полет

3 декабря 2010 года состоялся первый испытательный полет легкого многоцелевого самолета “Рысачок”, созданного “ЦСКБ-Прогресс” (изготовитель) и НКФ “Техноавиа” (разработчик). В ходе испытаний самолет сделал 2 круга над аэродромом предприятия и успешно приземлился.

Самолет “Рысачок” – двухмоторный низкоплан с турбовинтовыми двигателями М601F фирмы Walter (Чехия) мощностью по 750 л.с. Предназначен в первую очередь для обучения пилотов, приходя на смену знаменитому Ан-2. Может перевозить девять пассажиров или 1500 кг груза. Дальность полета до 2500 км. Крейсерская скорость – в диапазоне 250-400 км/час. Может эксплуатироваться на грунтовых взлётно-посадочных полосах длиной 500 м.

В дальнейшем предполагается использование самолета не только в учебно-тренировочных и пассажирском вариантах, но и в десантном, санитарном, сельскохозяйственном исполнении. Об интересе к самолету уже заявили ряд ведомств и предприятий.



## Phenom 100 получит воздушные тормоза



Бразильский производитель Embraer сообщил о завершении летных испытаний, в которых тестировались интерцепторы на Phenom 100. Это усовершенствование призвано помочь пилотам при торможении после приземления.

Такое решение по модернизации самолета компания приняла в ответ на многочисленные жалобы пилотов, которые сталкивались с проблемами при торможении на посадке. Электродистанционная система управления тормозами самолета не всегда обеспечивала эффективную обратную связь, в результате чего пилоты применяли экстренное торможение, которое часто заканчивалось разрывом шин. Embraer рассмотрел эти проблемы и пообещал выпустить обновление программного обеспечения блока управления тормозной системой. Также компания запустила обучающие курсы по применению тормозной системы Phenom 100.

«Сразу же после приземления педаль тормоза может показаться слишком жесткой, в то время как пилоту кажется что самолет не достаточно

быстро замедляется», сообщал в ноябре 2009 Embraer в письме, обращенном операторам. «Как и на любом другом самолете без интерцепторов, которые уменьшают подъемную силу, во время начала замедления тормоза могут казаться недостаточно эффективными».

После разъяснения причин поведения самолета при посадке, следующим шагом в решении этой проблемы стала разработка системы интерцепторов. Это устройство автоматически приводится в действие как только датчик нагрузки на колеса регистрирует касание взлетно-посадочной полосы. Интерцепторы уменьшают подъемную силу на крыльях и, соответственно, на колеса приходится большая нагрузка от веса самолета. Система состоит из двух панелей, каждая из которых расположена верхней корневой части крыла.

Компания рассчитывает после завершения всех испытательных процедур внедрить систему в серийное производство, а также предложить в качестве опции по модернизации ранее выпущенных самолетов.

## Вичита vs Сан-Жозе-дус-Кампус

В течение многих лет NetJets был крупнейшим покупателем бизнес-джетов у производителей авиастроительного кластера в г. Вичита, штат Канзас, делая заказы на миллиарды долларов у Cessna и Hawker Beechcraft. Но недавнее заявление компании о заключении контракта на поставку самолетов Embraer стало неприятной новостью для традиционных поставщиков этого долевого оператора.

«Это подтверждает то, что все до настоящего времени подзревали - Embraer агрессивно выходит на рынок производителей из Вичита», говорит аналитик Teal Group Эбулафия (Richard Aboulaфия). «Если кто-то еще сомневался, то это заявление об данном контракте стало отрезвляющим звонком, который должен повернуть сомневающихся лицом к действительности».

Cessna и Hawker Beechcraft вынуждены делить долю своего традиционного рынка с новым агрессивным конкурентом в лице Embraer. «Когда вы имеете часть рынка, который к тому же сильно сократился, то худший сценарий для вас – это если еще кто-то агрессивно пытается захватить вашу долю» говорит г-н Эбулафия.

Embraer получил уже второго клиента из сегмента долевой собственности. Американский оператор Flight Options в мае получил первый Phenom 300. В течение 10 лет эта компания должна получить 100 самолетов этой марки и еще на 50 самолетов оператор разместил опцион.

NetJets также приглянулся этот самолет. Твердый заказ с Embraer был оформлен на 50 Phenom 300 и опцион на 75 бизнес джетов, которые обойдутся



оператору в сумму более \$ 1 миллиарда. По словам генерального директора NetJets Дэвида Сокола, он надеется на осуществление всех этих планов.

А традиционные поставщики NetJets из Вичита пока только подсчитывают убытки от аннулирований. В прошлом году долевого оператор отменил крупные заказы у Hawker Beechcraft и Cessna. Hawker Beechcraft потерял \$ 2,6 млрд., а Cessna, по непроверенной информации, около \$ 1,1 млрд.

В тоже время в 2005 году NetJets, как крупнейший долевого оператор на рынке, вместе с остальными своими конкурентами в сегменте долевого владения обеспечили 19% всех поставок бизнес-джетов том году.

В настоящее время NetJets эксплуатирует 838 бизнес-джетов. Из них 343 являются различными вариантами Cessna Citation и 158 бизнес джеты Hawker Beechcraft. Также во флоте компании есть большие и средние самолеты Gulfstream и Dassault Falcon.

По десятилетнему плану развития NetJets флот легких бизнес джетов, которые являются основным продуктом Hawker Beechcraft и Cessna, должен состоять из двух типов самолетов. Постепенная замена существующего парка произойдет с течение семи-восьми лет. Один тип уже выбран – им стал Phenom 300. Другой пока не определен. По словам Дэвида Сокола им может стать Cessna Citation Excel/XLS. В тоже время пока у компании есть заказы на \$ 2,9 млрд., в которые не входят поставки от Embraer, но куда входит заказ на Cessna Citation Sovereign.

При выборе воздушного судна компания обращает внимание в первую очередь на стоимость. Перед размещением заказа на Phenom 300 были рассмотрены предложения других производителей. Но Embraer предложил, кроме хорошей цены, поставить самолеты с учетом пожеланий заказчика по оформлению салона и дополнительным опциям. А клиенты NetJets очень чувствительно относятся к оформлению салона, размеру багажника и наличию развлечений на борту. В итоге, оператор получил эксклюзивную версию Phenom 300 Platinum Edition. И NetJets собрался разработать специальную маркетинговую программу под этот самолет.

После такого поворота событий, производители из Вичита называют Embraer «low-cost» конкурент, по аналогии с низкобюджетными авиаперевозчиками.

## Falcon 2000LX теперь может летать в London City Airport

Dassault недавно получила разрешение на взлет и посадку в лондонском аэропорте London City для Falcon 2000LX. Этот аэропорт один из наиболее сложных для взлетно-посадочных операций, к тому же на него наложены строгие ограничения на уровень шумового воздействия от самолетов. С учётом длины взлетно-посадочной полосы и крутой глиссады захода на посадку типы самолетов, которые может принимать аэропорт, ограничены.

Но теперь Falcon 2000LX с европейской регистрацией смогут осуществлять полеты из аэропорта, расположенного самом центре Лондона, без промежуточных посадок по всей Европе, включая Москву. А в настоящее время Dassault готовит программу получения сертификата FAA на крутой подход, который также позволит самолетам с американской регистрацией работать в London City Airport.

Для того, чтобы получить разрешение работать на короткой взлетно-посадочной полосе этого аэропорта (4327 футов/1319 м на посадке и 3934 м /1199 м при взлете), самолет должен иметь очень хорошие взлетно-посадочные характеристики. Dassault разработала уникальную систему “autobrake” для Falcon 2000EX и 2000LX, которая при крутом заходе, необходимом в London City Airport, снижает пробег на 300 футов. Из-за особенности расположения аэропорта, крутизна посадочной глиссады составляет 5,5 градусов, в то время как обычно она равна 3,0 градусам.

«Полет в Лондон Сити это не только испытание летно-технических характеристик самолета, но также бизнес джет должен соблюдать строгие нормативы по шуму», сказал президент и главный исполнительный директор Dassault Falcon Джон Росанваллон (John Rosanvallon), «Соответствие этим требованиям - непростая задача, но удобство прилета в самый центр Лондона очень ценится операторами деловой авиации. А уровень шума Falcon 2000LX соответствует категории, в которой находятся меньшие, турбовинтовые самолеты».

Falcon 2000LX получил сертификат EASA и FAA в апреле 2009 года. Бизнесджет имеет дальность полета 4000 миль и такой же просторный и тихий салон, что и 2000EX EASy. Скороподъемность обновленного самолета улучшилась на 10-15% по сравнению с Falcon 2000EX, и позволяет достичь высоты 41000 футов всего за 18 минут. Falcon 2000LX имеет в стандартной комплектации кабину экипажа EASy.

В 2009 году французский производитель получил одобрение от EASA и FAA на работу в London City



своего флагманского бизнес джета Falcon 7X. Также в этом аэропорте могут приземляться Falcon 900DX/EX, Falcon 50 и Falcon 10.

От своего предшественника (Falcon 2000EX) новая модель отличается особой конструкцией крыла, позволившей значительно сократить расход топлива и увеличить дальность полета — она теперь достигает 7,4 тыс. км (то есть появилась возможность совершать беспосадочные перелеты из Москвы в Нью-Йорк). Кстати, по топливной экономичности Falcon 2000LX является лучшим в классе тяжелых джетов. А это значит, что при интенсивной эксплуатации самолета общие затраты на его содержание будут существенно ниже, чем на содержание его конкурентов-одноклассников.



## Bombardier на MEBA продала девять бизнес джетов

8 декабря 2010 г. на проходящей в Дубаи выставке MEBA 2010, Bombardier объявил о подписании контрактов с двумя европейскими операторами на поставку в общей сложности девяти бизнес джетов. Comlux Aviation Group разместил твердый заказ на два новых ультрадальних Global 7000, а мюнхенский оператор Jet Air Flug получит пять средних Learjet 85 и два больших Challenger 605. Общая стоимость заказа от этих двух компаний по каталожным ценам составляет \$ 285 млн. (Comlux – \$ 130 млн. и Jet Air Flug - \$ 155 млн.)

Новые бизнес джеты Global 7000 позволят Comlux предложить клиентам беспосадочные перелеты со своей новой базы в Бахрейне до Соединенных Штатов. Базирующийся в Цюрихе оператор уже имеет в своем флоте 12 деловых самолетов Bombardier, в том числе Challenger 605, Challenger 850, Global 5000 и Global Express XRS. Новые Global 7000 Comlux должен получить в 2016 и 2017 годах.

Global 7000



“Выбор упал на Global 7000 потому, что по моему мнению он удачно вписывается в наш флот”, сказал президент Comlux Ричард Гаона. “После семи лет успешного управления воздушными судами и организации VIP-чартеров, у нас накопился солидный опыт работы с самолетами семейства Global. А увеличенный пассажирский салон Global 7000 позволит заполнить пробел между сегментом ультрадальних бизнес джетов и VIP-лайнерами. Это именно то, что компания Comlux должна предлагать своим клиентам, имея ввиду «The Complete Luxury Aviation Service»

“Это логично, что здесь, в Дубаи новые Global пришлось в пору” сказал старший вице-президент по продажам Bombardier Business Aircraft Боб Хорнер на пресс-конференции по поводу этого заказа. “Мы рады, что Comlux обратил внимание на недавний запуск Global 7000 и Global 8000, и что здесь, на MEBA, они ратифицировали заказ на два Global 7000”.

Новая линейка Bombardier Global 7000/8000 разрабатывается канадским производителем в ответ на Gulfstream G650, который в конце августа 2010 г. приступил к сертификационным испытаниям. Эти самолеты относятся к большим ультрадальним деловым самолетам, которые довольно популярны у заказчиков с Ближнего Востока.

Другой заказ, который получила канадский производитель, рассчитан скорее на европейский рынок. Под управление немецкого оператора поступят семь самолетов Bombardier - пять новых Learjet 85 и два Challenger 605.

“Наша стратегия ясна: мы хотим объединить самые современные самолеты в мире с самыми высокими стандартами безопасности, а также предложить клиентам лучший сервис. Learjet 85 и Challenger 605 очень хорошо дополняют друг друга, предлагая



Learjet 85

лучшую дальность и универсальность салона. Добавление этих новых самолетов в наш флот будет гарантировать, что мы сможем удовлетворить потребности всех наших многочисленных клиентов в Западной Европе и в России, а также поддержит наши амбициозные планы в Африке”, сказал генеральный директор группы компаний Jet Air Патрик Рэфтери. Кроме этих подписания этих контрактов Bombardier Aerospace на MEBA объявила об открытии нового регионального офиса поддержки в Дубае, Объединенные Арабские Эмираты. Этот офис поможет значительно повысить уровень сервиса для растущего количества клиентов компании на Ближнем Востоке и в Африке, владеющих бизнес джетами Learjet, Challenger и Global клиентов самолет. Это уже шестой региональный офис поддержки Bombardier, который компания открыла в последние три года за пределами Северной Америки.

## Еще один прогноз на 10 лет

В новом исследовании, которое провела компания Forecast International, рассматривается период с 2010 по 2019 годы. По прогнозу аналитиков компании, за это время будет произведено 11437 самолетов бизнес-класса, стоимость которых составит около \$ 217,5 млрд. В докладе говорится, что производство деловых самолетов, которые резко сократилось с конца 2008 года, будет продолжать снижаться до 2011 года. Восстановление показателей произойдет не ранее 2012 года.

В исследовании Forecast International также подробно рассматриваются различные тенденции и факторы, влияющие на рынок бизнес-джетов. Как один из значимых факторов рассматривается рынок долевой собственности. В прошлые годы этот сегмент формировал довольно значительный портфель заказов у производителей. Самолеты в программах долевой собственности до кризиса стимулировали рынок на рост производства, но в 2009 году заказы от операторов долевого владения существенно сократились. В настоящее время эти операторы в основном концентрируются на операционной стороне своего бизнеса и на сокращении издержек. Новые заказы в период экономического спада для нужд долевого собственников имели эпизодический характер, но сейчас этот сегмент уже начинает набирать обороты. По прогнозу старшего аналитика Forecast International Раймонда Яворовского (Raymond Jaworowski), “в центре внимания многих долевого провайдеров будет находиться по улучшение оперативной деятельности, снижение затрат, и консолидация самолетного парка”.

“Рынок деловых самолетов еще не восстановился, но низший уровень спада уже преодолен” сказал г-н Яворовский. “Активность заказчиков пока остается



вялой, но огромная волна отмен и отсрочек поставок конца 2008 года и большей части 2009 года уже отступила. Рынок уже не находится в состоянии свободного падения”. Хотя количество заказов пока сильно отстает от того, что было два года назад, тем не менее, сотни бизнес джетов уже имеются в портфеле заказов производителей.

Растет количество новых разработок в сегменте деловых самолетов. Производители надеются, что новые бизнес джеты будут стимулировать рыночный спрос и станут толчком для восстановления рынка. Особенно привлекателен верхний сегмент рынка, что продемонстрировала Bombardier недавно объявив о запуске разработке новых бизнес джетов Global 7000 и Global 8000, которые должны составить конкуренцию Gulfstream G650.

Как и в других исследованиях, в докладе Forecast International отмечается, что последствия кризиса оказались более разрушительными для сегмента легкого и среднего сегмента деловых самолетов, в то время как бизнес джеты большой размерности и дальности понесли меньшие потери и несмотря на сокращение производства сохранили свой потенциал. Среди этих самолетов в первую очередь начнется восстановление, в то время как для производители легкого и среднего сегмента будут продолжать надеяться на лучшее.

По прогнозу Forecast International в первую тройку производителей по количеству выпущенных самолетов в период 2010-2019 войдут Cessna, Embraer и Bombardier. А если посчитать стоимость выпущенных самолетов, то первые три места займут Gulfstream, Bombardier и Dassault.

## Dexter переходит на регулярную основу

Ежедневное авиасообщение между столицей Урала и Пермью, Магнитогорском, Тюменью и Курганом, прерванное в 90-е гг. прошлого столетия, возобновляется в международном аэропорту “Кольцово” 20 декабря 2010 г. С открытия продаж авиабилетов 6 декабря стартовал совместный проект аэропорта “Кольцово” и авиакомпании Dexter по возрождению региональной маршрутной сети между городами Урало-Сибирского региона. Полеты из Екатеринбурга и обратно будут совершаться на комфортабельных 8-местных самолетах Pilatus PC-12 по тарифам от 2500 до 8500 руб. со всеми сборами в зависимости от направления и комплекса услуг аэропортов.

- Аэропорт “Кольцово” продолжает реализацию программы развития региональной авиации, планомерно решая задачу обеспечения регулярного авиасообщения между Екатеринбургом и центрами деловой активности Урала и Сибири в радиусе 300-800 км. Введение этих рейсов долгожданно и очень актуально для деловых людей, ценящих время и комфорт в пути, - комментирует генеральный директор ОАО “Аэропорт “Кольцово” Евгений Чудновский. - Этот проект неслучайно стартует в зимний период: именно сейчас наши пассажиры смогут по достоинству оценить плюсы авиаперелета в комфортабельном лайнере в сравнении с другими видами транспорта.

Рейсы будут выполняться ежедневно по согласованному зимнему расписанию, при этом в некоторые дни недели предусмотрено два варианта времени вылета из Екатеринбурга в города и обратно - утреннее и вечернее, что особенно удобно при однодневных бизнес-поездках. Время в пути составит от 50 минут до 1 часа 15 минут. Для удобства пассажиров регистрация на рейс заканчивается за 20 минут до вылета рейса.



Для выполнения полетов в “Кольцово” будут базироваться два современных турбовинтовых самолета Pilatus PC-12, выпущенные в 2007 г. Максимальная скорость лайнеров составляет 519 км/час, дальность до 2000 км. Салон самолета оборудован удобными широкими кожаными креслами. Багажное отделение позволяет свободный доступ к багажу во время полета. Билеты на рейсы можно приобрести в кассах аэропортов. Предусмотрены тарифы эконом- и премиум-класса. Информация о рейсах размещена на сайте “Кольцово”.

Ранее в интервью журналу «Эксперт» председатель совета директоров компании «Авиа Менеджмент Групп» (управляет Dexter) Евгений Андрачников сказал: «Изначально мы сделали ставку на чартеры, поскольку идея состояла именно в создании авиатакси, сети парков. Но пока получить хороший налет действительно не получается. Чтобы самолеты не стояли, приходится диверсифицировать бизнес. Сегодня мы регулярно летаем из Иваново в Москву

при субсидиях правительства Ивановской области и из Кызыла в Красноярск — при поддержке руководства Тувы».

Также г-н Андрачников уточнил, что для бизнеса авиатакси наиболее оптимальная модель — операционный лизинг самолетов, который ближе к аренде, чем к покупке. Но Pilatus в России никто не владеет, поэтому у Dexter не было другого выбора, кроме приобретения самолетов. Поэтому компания всеми силами будет наращивать налет. Причем не только в чартерных и регулярных перевозках, но и в других видах деятельности. Pilatus можно использовать для экспресс-доставки грузов, патрулирования, фотосъемки. Еще компания разрабатывает федеральную целевую программу, которая в рамках частно-государственного партнерства позволит возродить санитарную авиацию, прекратившую существование с распадом Союза. Но от государства нужен гарантированный заказ.

## Специальный летный подряд

Управление делами президента в конце декабря 2010 года подведет итоги тендера на выбор авиаперевозчика по обслуживанию полномочных представителей президента в федеральных округах на 2011 год. По условиям тендера неограниченное число перелетов 21 самолета и вертолета из любой точки России в другую в течение года обойдется управделами не дороже \$10,5 тыс. в месяц за один борт. Частным компаниям на формально открытом тендере делать нечего: только у ФГБУ “Специальный летный отряд “Россия””, выигравшего такой же тендер в 2009 году, есть возможность покрывать убытки от его исполнения скрытыми субсидиями.

Предполагаемые условия контракта, с одной стороны, очень просты, с другой — чрезвычайно сложны. Победителю тендера исходя из технического задания требуется в любой момент в течение года предоставить бортводном из семи округов по требованию заказчика. Число летных часов и загрузка авиатранспортного средства не оговариваются, как и расходы на топливо: поставщик услуг покрывает все расходы, какими бы они ни были, за исключением бортового питания, в контракт не входящего. Но более всего изумляет цена таких услуг. Сумма контракта (максимальная с учетом НДС) составляет 85 млн руб. (или \$2,7 млн по курсу ЦБ на пятницу). В эту стоимость входит не только непосредственное предоставление самолетов для перелетов в пределах страны в течение всего года, но и расходы на экипаж, аэропортовые сборы, сборы за наземное и техобслуживание, авиатопливо. Фактически управделами президента покупает 21 абонемент на любое количество полетов самолета или вертолета из любой точки России в любую точку России примерно за \$10,5 тыс. в месяц.

Экономика государственных перелетов удивляет участников авиационного рынка: предоставлять потребителю, пусть даже и высокопоставленному, столь волшебные по ценам условия они не готовы. По расчетам источника “Ъ” в “Джет-2000” (организация бизнес-перевозок), средняя стоимость летного часа Ту-134 составляет \$5 тыс. “Исходя из этого можно рассчитать, что только один чартер из Владивостока в Москву и обратно стоит порядка \$100 тыс.”,— говорит источник. Средняя стоимость летного часа Ту-134 — 120-180 тыс. руб., рассказывает менеджер австрийского Jet Alliance (организовывает корпоративные перевозки) Сергей Колтович, примерно 50% суммы приходится на топливо (в ноябре цена тонны авиакеросина выросла до докризисного уровня и составила 26,5 тыс. руб. без учета НДС; см. “Ъ” от 9 ноября), до 20% — на техническое обслуживание, до 10% — аэронавигационные сборы и т. д. Сколько летают полпреды на госсамолетах, в их пресс-службах не сообщают. В полпредстве Приволжского округа “Ъ” вообще заявили, что “большую часть командировок полпред Григорий Рапота совершает рейсовыми самолетами”.

Если даже каждый борт, заказанный полпредами, будет находиться в воздухе неделю в течение года (168 часов в год, 3-4 часа в неделю), чистые летные часы поставщика по расценкам частных перевозчиков обойдутся на рынке в 450-500 млн руб. в год. “Озвученные условия тендера не соответствуют экономике ни одного рыночного авиаперевозчика”,— констатирует господин Колтович. По словам собеседника “Ъ” в “Джет-2000”, помимо ФГБУ “Специальный летный отряд “Россия”” в тендере теоретически может принимать участие UTAir, которая владеет как парком указанных в документации самолетов, так

и вертолетным парком. Но в UTAir от комментариев отказались.

Руководитель департамента внутренней политики аппарата полпреда в Южном федеральном округе Василий Гаташов оставил без ответа вопрос “Ъ” об использовании авиапарка и заказах техники на следующий год, отметив лишь, что “вопрос о финансировании деятельности полпредств решается централизованно”. Как поясняет руководитель аналитической службы агентства “Авиапорт” Олег Пантелеев, специальный летный отряд был выделен из ГТК “Россия” для перевозки первых лиц государства. “Сейчас отряд, по сути, находится под крылом управделами президента”,— говорит он.

В пояснительной записке к бюджету-2010 указано, что расходы на работу ФГБУ “Специальный летный отряд “Россия” управления делами президента РФ” перенесены в подраздел “Другие общегосударственные расходы” и составляют 1814,9 млн руб. Наконец, если мало и этого, в бюджете управделами есть статьи “Субсидии подведомственным ФГУП” (309 млн руб.) и “Фундаментальные исследования” (488 млн руб.).

При такой неограниченной возможности непрозрачного субсидирования ФГБУ аппараты полпредов могут закупать авиауслуги на открытом рынке и в десять раз дешевле. Единственной задачей тендера является в этом случае соблюдение закона о госзакупках при явной бессмысленности для частных игроков участвовать в тендерах — в отличие от ФГБУ “Специальный летный отряд “Россия”” им субсидий не предоставляется.

По материалам Коммерсантъ



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 6 по 12 декабря 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

### Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 6 по 12 декабря 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	34	20	18	18	7	18	32	125
Великобритания	17	60	90	28	23	42	26	167
Франция	31	83	50	25	1	31	38	86
Италия	16	22	18	34	1	4	28	57
Австрия	10	2	13	5	1	0	24	59
Швейцария	15	24	29	6	0	3	34	136
Россия	25	35	40	15	10	40	0	216

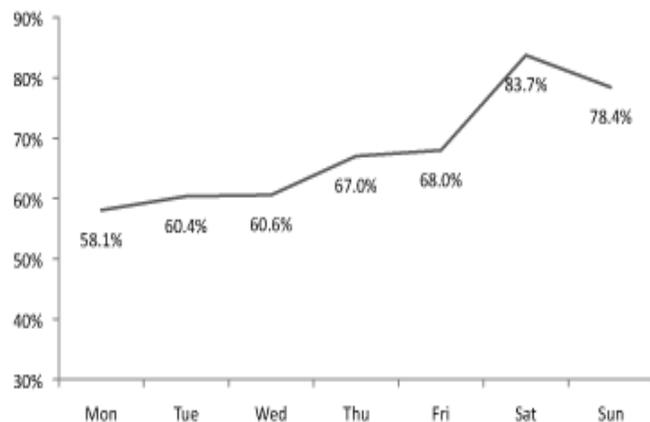
### Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 6 по 12 декабря 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	16	3	2	2	1	2	3	14
Великобритания	3	42	5	2	0	4	1	14
Франция	2	5	3	1	3	5	1	10
Италия	1	1	0	3	3	2	0	7
Австрия	1	0	0	1	2	6	0	0
Швейцария	5	8	4	1	2	7	5	9
Россия	4	2	0	0	2	5	1	6

**Индекс наличия свободных самолетов**

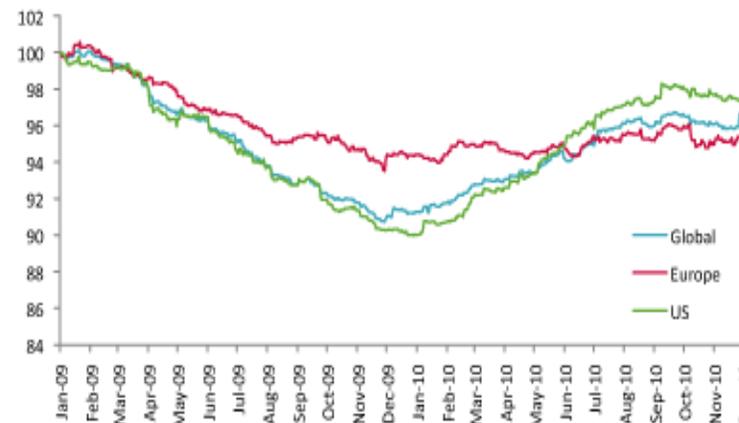
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

**Индекс стоимости летного часа.**

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



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

**Индекс спроса**

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



**Стоимость летного часа популярных самолетов**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1571	€ 1530	€ 1525
Cessna Citation Excel	€ 2745	€ 2626	€ 2548
Bombardier Challenger 604	€ 4921	€ 4721	€ 4598

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

Стоимость рассчитана на основе 24 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 32 Bombardier Challenger 604.

**Самые популярные аэропорты вылета.**

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лугон, Лондон	3
3	Ле Бурже, Париж	2
4	Женева	4
5	Цюрих	8
6	Фарнборо, Лондон	7
7	Кот Д'Азур, Ницца	5
8	Барисполь, Киев	8
9	Пулково, СПб	6
10	Пабло Руис Пикассо, Малага	13

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.