



Jet Expo 2011 пройдет во Внуково-3

Впервые основная экспозиция (стенды компаний-участников) и статическая экспозиция (воздушные суда) будут представлены на территории Центра Бизнес Авиации «Внуково-3». Именно в этом году компании Jet Expo и «Внуково-3» сошлись в едином мнении, что шестая выставка, намеченная на 14-16 сентября, 2011 г., должна проходить на единой площадке, и такой площадкой должен быть Центр Бизнес Авиации «Внуково-3».

Организаторы Jet Expo рады сообщить, что давние планы и ожидания участников, партнеров и гостей выставки наконец-то реализуются в 2011 году. Руководство компаний Jet Expo и «Внуково-3» смотрят на развитие проекта с большим оптимизмом и уверенностью в успехе. Как обычно, аудиторию Jet Expo будут ждать приятные сюрпризы. Движением вперед станет и улучшение сервиса, и привлечение самых достойных партнеров с мировым именем, и насыщенная деловая программа, и многое другое.

«Внуково 3» как лидер среди аэропортов России и стран СНГ по обслуживанию рейсов бизнес авиации будет рад принять у себя единственную в России специализированную выставку деловой авиации Jet Expo 2011. Близость расположения статической площадки и выставочного павильона, а также самый высокий уровень инфраструктуры должны обеспечить максимальное удобство и комфорт для всех участников и гостей выставки.

Деловая авиация является одной из самых быстрорастущих и перспективных отраслей российского рынка. Первая и единственная в России отраслевая выставка Jet Expo достойна занять одно из лидирующих мест в мире. Данное мероприятие не только повышает престиж Российской Федерации на мировой арене, но и открывает новые горизонты для зарубежных компаний на российском рынке.



Взрывные последствия

Взрыв в «Домодедове» свидетельствует, что аэропорты мира до сих пор не слишком защищены от «наземных» нападений: после 11 сентября 2001 года основные усилия были сосредоточены на том, чтобы защитить людей, находящихся в воздухе.

стр. 8

СОБЫТИЕ



Нас ждет «Единая Европа»

21 января 2011 года Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) завершила двухдневный региональный форум «Единая Европа», проходивший в Вене. По отзывам участников, время, потраченное на Форуме, не пропало даром.

стр. 9

АНАЛИТИКА



2010 г. стал роковым для брокеров

Подводя итоги уходящего года, ключевые игроки сегмента бизнес перевозок констатируют стабильность и надеются, что психологический фактор, связанный с финансовым кризисом, постепенно преодолевается.

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 24 по 30 января 2011 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.



Конкурента не будет

Властям Санкт-Петербурга удалось добиться отказа авторов проекта аэродрома в Пушкине от строительства за \$100 млн полноценного пассажирского терминала и инфраструктуры по обслуживанию рейсов, сообщает портал DP.ru.

В обмен на это аэродром в Пушкине получил возможность обслуживать небольшие частные самолеты, однако принимать коммерческие рейсы он не имеет права. Холдинг “Техноспецсталь-инжиниринг”, который с середины 2000-х гг. планировал строительство аэропорта в Пушкине, больше не является акционером ЗАО “Аэродром “Пушкин”. Сейчас он принадлежит ЗАО “Финансовые технологии”, учредители которого - Сергей Семенов и Александр Быстров.

По новым планам в Пушкине планируется открыть станцию техобслуживания самолетов и вертолетов. Также Санкт-Петербургский университет гражданской авиации может разместить там

свой флот примерно из 20 учебных самолетов. В августе 2011 года в Пушкине пройдет авиасалон, в котором ожидается участие десятков воздушных судов. По словам гендиректора компании Сергея Дранника, рассматривается вопрос о присвоении на время авиасалона площадке в Пушкине статуса международного аэродрома, чтобы иностранные участники могли прибывать туда без промежуточной посадки в Пулково.

Статус аэродрома совместного базирования и возможность работы там гражданских фирм военный аэродром в Пушкине получил в 2008 году. Но против появления там нового аэропорта выступила губернатор Петербурга Валентина Матвиенко. Чиновники заявляли, что развитие аэродрома в Пушкине помешает работе главного городского аэропорта.

Но проект в Пушкине был конкурентом не самому ОАО “Аэропорт “Пулково”, а ООО “Джетпорт СПб”. Именно эта компания арендует у города участок земли в Пулково и ведет там строительство терминала для бизнес-авиации. Она контролируется московскими фирмами и структурами бизнесмена Владислава Замуруева. Он известен недавним партнерством с холдингом “Форум”, учрежденным в начале 2000-х годов выходцами из ФСБ. В “Форуме” заявили, что Владислав Замуруев выведен из руководства всех компаний холдинга и ведет свои проекты самостоятельно.

“Джетпорт СПб” уже сейчас обслуживает 250-300 рейсов самолетов бизнес-авиации в месяц. Гендиректор компании Сергей Пугин рассказал, что сдача нового терминала “Центр бизнес-авиации” на 1,5 тыс. пассажиров в сутки намечена на декабрь 2011 года. В марте начнется строительство собственной стоянки на 25 самолетов.



1-ый международный форум

Развитие аэропортов
в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва

AIRPORT DEVELOPMENT
Russia & CIS

Adam Smith CONFERENCES

Среди докладчиков форума:

		
Антон Бучнев Директор Департамента Инвестиционных Проектов Правительство Санкт-Петербурга	Андреа Пал Финансовый Директор ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», Аэропорт Пулково	Михаил Смирнов Генеральный Директор Новапорт
		
Евгений Чудновский Генеральный Директор Международный Аэропорт «Кольцово», Екатеринбург	Виктор Горбачев Генеральный Директор Ассоциация «Аэропорт» Гражданской Авиации	Леонид Шварц 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	Интерактивная 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 высоких 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



АЭВТ предупреждает

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта направила письмо, подписанное Президентом АЭВТ Е. Чибиревым, министру транспорта РФ Левитину И.Е. относительно использования международной практики заходов на посадку по QNH в воздушном пространстве РФ, сообщает АТО.

В нем говорится, что в Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта рассмотрено обращение президента Консультативно-аналитического агентства “Безопасность полетов” В.Г. Шелковникова по вопросу выполнения полетов по QFE и QNH в России.

По мнению авиаперевозчиков, процедура выполнения заходов на посадку по атмосферному давлению на уровне аэродрома (QFE) в российском воздушном пространстве, в отличие от принятой во всем мире процедуры заходов на посадку по давлению аэродрома, приведенному к уровню моря (QNH), содержит большой риск и может привести к серьезным последствиям.

АЭВТ просит Минтранс России рассмотреть вопрос об использовании в воздушном пространстве Российской Федерации международной практики заходов на посадку по давлению аэродрома, приведенному к уровню моря (QNH).



Hawker теперь обслуживают в Литве

Группа компаний Avia Solutions Group (Литва) учредила новую компанию FL Technics JETS, которая будет предоставлять услуги по обслуживанию и ремонту самолетов деловой авиации.

Новая компания FL Technics JETS начнет свою работу с обслуживания самолетов типа Hawker Beechcraft BAe 125 700/750/800/800XP/850XP/900XP, в планах на будущее - обслуживание Bombardier Challenger 600, Embraer Legacy 450/500/600 и других моделей наиболее популярных самолетов. Согласно планам, в 2011-2015 гг. в компанию будет инвестировано 4 млн. долларов США.

Специалисты FL Technics JETS будут предоставлять услуги по техническому обслуживанию и ремонту самолетов деловой авиации, а также выполнять работы по обслуживанию интерьера их салонов. На начальном этапе для реализации проекта будут задействованы имеющиеся мощности FL Technics - компании, специализирующейся на техническом обслуживании и ремонте коммерческих воздушных судов более 20 лет. В ангаре компании планируется оборудовать две специальные зоны для обслуживания самолетов. На 2013-2015 гг. запланировано строительство отдельного ангара. Уже в 2012 году компания собирается увеличить штат до 50 специалистов, обученных на базе FL Technics, и обслужить не менее 15 самолетов, что обеспечит оборот в размере 3 миллионов долларов США.

“Выход на рынок технического обслуживания частных самолетов обусловлен растущим спросом. В последнее время количество самолетов деловой авиации постоянно увеличивается. В России в настоящее время базируются около 300 частных самолетов, и по прогнозам к 2025 г. этот показатель вырастет до 550-590 воздушных судов”, - говорит



Дарюс Шалуга, Генеральный директор FL Technics JETS.

“Проведенный нами анализ показал, что в регионе ощущается недостаток центров обслуживания и ремонта самолетов деловой авиации - большинство из них в настоящее время обслуживается в Германии, Швейцарии, Великобритании. Мы решили предложить хорошее соотношение качества и цены для клиентов, чьи самолеты базируются в радиусе 1500 км от нашего центра. Создание сервис-центра в Литве поможет значительно сократить расстояние, а опыт работы наших специалистов на базе FL Technics обеспечит высокое качество выполнения работ”, - говорит Генеральный директор FL Technics JETS Дарюс Шалуга.

FL Technics JETS стала пятой компанией, принадлежащей “Avia Solutions Group”. В состав литовской группы предприятий авиационного бизнеса также входят: FL Technics, Baltic Aviation Academy, Baltic Ground Services и Small Planet Airlines.

Напомним, что 22 декабря 2010 г. в Центре Деловой Авиации «Авком-Д» аэропорта Домодедово открылась станция технического обслуживания самолетов Hawker по требованиям EASA Part 145.



Bell делает Magellan

Компания Bell Helicopter запустила программу разработки нового гражданского вертолета. Это будет первый гражданский вертолет производителя за последние три десятилетия, разработанный в классе средних двухдвигательных машин.

Новый вертолет заменит заслуженную модель Bell 412, сертифицированную еще в 1981 г. Ранее известный как Project X, в прошлую среду 19 января 2011 г. он официально стал называться Magellan. В документе, разосланном сотрудникам компании по всему миру, было объявлено об официальном начале программы Magellan в ответ на будущие потребности клиентов. Этот документ раскрыл некоторые детали того, что будет представлять собой новая машина. В первую очередь, в новом вертолете должна быть увеличенная дальность полета. Второе, это назначение вертолета – заказчиками в основном должны стать оффшорные нефтедобывающие компании, но также ожидается, что среди клиентов окажутся иностранные и, возможно, даже американские военные.

Нынешний вертолет, который представляет Bell в этом сегменте – Bell 412, по отношению к конкурентам не имеет достаточную дальность и эффективность. Сейчас в этом сегменте набирает силу AgustaWestland AW139 и Eurocopter EC-175.

Разработка нового вертолета дает нынешним клиентам компании уверенность, что производитель не бросает их на произвол судьбы и продолжает работать над новой гражданской продукцией даже после долгого перерыва. Представители Bell отказались обсуждать программу Magellan. “Bell Helicopter постоянно инвестирует как в развитие новых продуктов, так и на модернизацию существующих вертолетов, но мы не будем говорить о них преждевременно”, сказал Роберт Гастингс, старший вице-президент компании по связи.



Уже пять самолетов G650 летают



24 января 2011 года поднялся в воздух пятый и последний самолет Gulfstream G650, предназначенный для летных испытаний. Первый полет этого самолета продолжался в течение 2 часов и 46 минут. Теперь все пять самолетов, которые должны были участвовать в летных испытаниях, вошли в программу испытаний и сертификации.

Самолет с серийным номером (S/N) 6005 взлетел из международного аэропорта Саванна/Хилтон Хэд (Savannah / Hilton Head) в 12:07 по местному времени. Управляли пятым тестовым самолетом летчики-испытатели Билл Доббс и Эл Морос, а в салоне за параметрами полета следили инженеры-испытатели Хизер Берк и Натаниэль Ратленд. Самолет достиг максимальной скорости $M=0,94$, максимальной высоты в 51000 футов (15545 м) и приземлился в аэропорте в 14:53 по местному времени.

Такое большое число Маха было достигнуто для подтверждения характеристик устойчивости на максимальной скорости для этого самолета, что требуется для получения сертификата летной годности от Федерального управления авиации (FAA). Такая высокая скорость не будет нормой в обычной эксплуатации G650, так как ограничение максимальной скорости для G650 равняется $M=0,925$. Во время полета экипаж оценил работу авионики самолета, системы управления и пилотажные характеристики.

«Этот полет является важной вехой в общей программе сертификации», сказал старший вице-президент направления программ, разработки и тестирования Gulfstream Прес Хенне (Pres Henne). «В течение некоторого времени полеты совершались на четырех самолетах, что позволило нам завершить широкий спектр испытаний. Кроме этого, стенд для испытаний на усталостную прочность был перемещен в ангар по испытаниям на прочность, где он будет использован для оценки структурной целостности самолета. А программа летных испытаний стала продвигаться в более быстром темпе».

До первого полета G650 S/N 6005 прошел сертификацию в наземных испытаниях на защиту от молний и от излучения поля высокой интенсивности (HIRF). Эти тесты самолет проходил в штаб-квартире компании в Саванне в ноябре и декабре 2010 г. Тест на защиту от молнии проводится для того, чтобы убедиться в защите планера и систем самолета от удара молнии, а HIRF-тест демонстрирует способность противостояния основных пилотажных систем самолета внешним радиочастотным помехам.

Пять самолетов G650 в настоящее время налетали 1100 часов по программе летных испытаний, и, в соответствии с графиком, сертификация планируется в 2011 году, а первые поставки ожидаются в 2012 году.



Старые технологии на новый лад

Компания Dassault Aviation недавно провела успешное летное испытание по оценке возможности применения ламинарного крыла (крыла с ламинарным обтеканием) на больших бизнес джетах. Полет тестового Falcon 7X был выполнен в Центре летных испытаний Dassault в Истре, Франция.

Эти испытания проводятся в рамках европейской программы исследований CleanSky и являются частью одного из шести направлений демонстрационных технологий - Smart Fixed Wing Aircraft. Программа

исследования Clean Sky - это одна из крупнейших научно-исследовательских инициатив Европы, направленная на разработку технологий для более чистых и менее шумных самолетов следующего поколения, которые должны будут введены в эксплуатацию после 2020 года.

В испытательных полетах Falcon 7X применялась новая инфракрасная камера, разработанная компанией FLIR, которая способна измерять температурные градиенты в условиях больших высот, при низкой температуре и давлении окружающей среды. Камера измеряет различие поверхностных температур между ламинарным и турбулентным областями на горизонтальном хвостовом оперении Falcon 7X. Хотя в проектировании Falcon 7X не применялась технология ламинарного обтекания, было рассчитано, что на больших высотах до 40% верхней поверхности горизонтального оперения приходится на ламинарный режим обтекания. Для экспериментальной проверки этого предположения ИК-камеру разместили в верхней части вертикального оперения.

“Результаты, которые пока еще анализируются в Dassault Aviation и ONERA (Французский национальный центр аэрокосмических исследований) уже позволяют подтвердить действительность предположения о ламинарном обтекании поверхности, как и ожидалось”, сказал руководитель проектов по перспективным программам Falcon Филипп Ростана. “Испытание также позволило оценить новые методы измерений и оборудование, которое будет в дальнейшем использоваться в испытательных полетах Dassault, Airbus и у других европейских партнеров в более широких областях, таких, как “интеллектуальное ламинарное крыло”. Эти испытания будут проходить в 2014 году на самолете-лаборатории Airbus A340-300”.



Среди других аэродинамических инноваций, ламинарное крыло имеет достаточно большой потенциал для резкого снижения лобового сопротивления. Крылья с ламинарным обтеканием в настоящее время применяются только на планерах и на малых бизнес джетах. Первоначальные исследования на больших самолетах показывают, что применение ламинарного крыла имеет потенциал снижения сопротивления на 5-10% и соответствующего сокращения потребления топлива и выбросов CO₂. Но пока не были проведены демонстрации и исследования в более широком масштабе, необходимые для того, чтобы подтвердить возможность эффективного и безопасного применения этой технологии на больших самолетах. Ранее Dassault Aviation уже провело серию успешных испытательных полетов с экспериментальными ламинарными крыльями в 1986-1989 на Falcon 50. “В настоящее время появились более совершенные инструменты измерения и методы производства, которые позволяют нам изучить и воплотить эти захватывающие результаты в реальность”, сказал г-н Ростана.



General Dynamics отчиталась за 2010 г.

26 января 2011 г. корпорация General Dynamics отчиталась за четвертый квартал 2010 г. и за весь 2010 г. В авиационный сегмент корпорации входят производитель бизнес джетов Gulfstream Aerospace, оператор деловой авиации Jet Aviation и сервисная компания General Dynamics Aviation Services.

По данным отчета авиационный сегмент корпорации в четвертом квартале 2010 г. получил выручку в 1,268 млрд. USD, что на 87 млн. USD (+7,4%) больше результата четвертого квартала 2009 г. (1,181 млрд. USD). Операционная прибыль от авиационных продуктов в четвертом квартале, по сравнению с тем же периодом 2009 г., выросла на 43 млн. USD, до 210 млн. USD. В результате, операционная маржа в четвертом квартале составила 16,6%, увеличившись по сравнению с тем же периодом 2009 г., когда она составила 14,1%. Также стоит отметить, что авиационный сегмент General Dynamics продолжает быть наиболее эффективным подразделением корпорации по этому параметру.

По результатам 2010 года доходы от авиационных продуктов General Dynamics также показали положительную динамику по сравнению с 2009 годом. Выручка этого сегмента за весь года составила 5,299 млрд. USD, что на 128 млн. или на 2,5% больше продаж в 2009 г. Операционная прибыль за этот период составила 800 млн. USD, увеличившись на 153 млн. USD (+21,6%). Операционная маржа по результатам работы в течение всего 2010 года составила 16,2%, (в 2009 году тот же показатель составил 13,7%).

Общая потенциальная стоимость заказов авиационного сегмента корпорации на конец 2010 года составила 19,182 млрд. USD, увеличившись по сравнению с концом третьего квартала (18,938 млрд. USD). Из этой суммы объем портфеля подтвержденных заказов составляет 17,821 млрд. USD и стоимость потенциальных контрактов – 1,361 млрд. USD. В четвертом квартале авиационный сегмент корпорации получил самый крупный заказ за весь 2010 г., в результате портфель заказов вырос на 244 млн. USD.

Также General Dynamics представила результаты производства самолетов Gulfstream в четвертом квартале и за весь 2010 г.

	Четвертый квартал		Двенадцать месяцев	
	2010	2009	2010	2009
“Зеленые” поставки				
Большие самолеты	18	19	75	75
Средние самолеты	2	1	24	19
ВСЕГО	20	20	99	94
Оборудованные самолеты				
Большие самолеты	20	18	74	78
Средние самолеты	4	3	15	32
ВСЕГО	24	21	89	110
Поддержанные самолеты	1	1	7	6

Airbus ставит рекорд

В 2010 году Airbus поставил заказчикам 15 деловых самолетов стоимостью \$1,5 млрд. Среди поставленных лайнеров 13 самолетов семейства ACJ (A318 Elites, ACJ, A320 Prestige), а также два широкофюзеляжных лайнера A330/A340 в VIP варианте.

В 2010 году Airbus получил восемь заказов на деловые самолеты, что увеличило общий портфель заказов компании до 170 лайнеров. Среди заказанных лайнеров семь самолетов семейства ACJ и один широкофюзеляжный самолет семейства A330/A340. Основная часть спроса и поставок пришлась на страны Азии и Ближнего Востока, причем самолеты приобретались как для частных, так и для правительственных нужд. Большинство заказчиков предпочли не разглашать свои имена.

“Вслед за восстановлением рынка пассажирских перевозок мы отмечаем значительный рост и на рынке деловых перевозок, что подтверждается высоким спросом на наши самолеты. Это в очередной раз говорит о том, что все больше и больше заказчиков понимают, что наши деловые самолеты предоставляют наилучшее соотношение цены и качества,” – отметил Джон Лихи, Исполнительный коммерческий директор Airbus.

В 2010 году увеличилось количество операторов, предлагающих зафрахтовать самолеты семейства ACJ. В настоящий момент около 10 компаний из Америки, Европы, Ближнего Востока и Азии предлагают около 15 самолетов семейства ACJ для чартерных авиаперевозок.

По внешним габаритам ACJ идентичны конкурентам, но они имеют в два раза более просторный и широкий салон. Помимо высокого уровня комфорта, эти лайнеры предоставляют эксплуатантам такие преимущества, как: более высокая остаточная стоимость, новейшие технологии спутниковой связи, техническая поддержка по всему миру, новейшие системы навигации.

Итоги 2010 года от Eurocopter

Eurocopter увеличил доход в 2010 году, поставив заказчикам 527 вертолетов.

Этот год также был ознаменован достижениями в области инноваций, в разработке новых продуктов, услуг и в программе преобразования компании «SHAPE» - всё это делается для будущего подъема рынка гражданских и военных вертолетов.

Поставки в 2010 году обеспечили оборот в 4,8 млрд. евро, что на 6% больше по сравнению с 2009 годом. Основные поставки обеспечили военные заказы - 28 многоцелевых военных вертолетов NH90 и 15 вертолетов Tiger – что вдвое больше, чем в 2009 году, а также были поставлены первые три из 50 EC725 для бразильских вооруженных сил и 100-й вертолет UH-72A для армии США.

По итогам 2010 года Eurocopter получил 346 новых заказов, что эквивалентно объемам бизнеса в предыдущие успешные годы 2007-2009 с объемом оборота в 4,3 млрд. евро. В число новых заказанных машин вошли вертолеты семейства “Super Puma” для Малайзии и Мексики, заказы на вертолеты “Ecuquiel” в России и США.

На поставки новых вертолетов в 2010 году пришлось 53% консолидированного годового оборота компании, в то время как на техническую поддержку и сервисные услуги пришлось 36%. Оставшиеся 11% приходятся на разработки и другие виды деятельности.

Сервис и экспортные поставки стали ключевыми статьями заказов компании по итогам 2010 г. Заказы на новые вертолеты составили 49%, 42% пришлось на сервисные услуги, 9% - на разработки и другие виды деятельности.

Компания усиливает свое внимание к расширению



бизнеса в области сервисных услуг и считает это направление стратегическим в планах развития до 2020 года.

В число новых заказанных вертолетов входят 51% гражданских машин и 49% военных машин. В общем числе заказов 2010 г. 73% приходится на экспортные поставки и 27% на внутренний европейский рынок Eurocopter.

В число 346 заказанных в 2010 году входят: 143 вертолета семейств AS350/AS355 Ecureuil/Fennec/EC130, 67 EC135, 52 EC145 (в том числе 40 UH-72A Lakotas), 45 вертолетов семейств Super Puma/Cougar EC225/EC725, 27 вертолетов семейств Dauphin/Panther/EC155, 12 EC120 Colibri.

Наиболее важными событиями 2010 года для компании явились: начало летных испытаний

скоростного демонстратора Х3, который является одним из приоритетных стратегических направлений бизнес-стратегии; полет второго прототипа вертолета EC175, создаваемого совместно с Китаем; летные испытания вертолетов CH-53GA, полностью модернизированных компанией для армии Германии. Eurocopter расширил свои возможности по оказанию технической поддержки и сервисных услуг в Индии, Китае, Сингапуре, Германии и Франции.

На 2011 год стратегия развития компании предусматривает расширение и модернизацию семейства вертолетов, проведение первых полетов основных модернизируемых вариантов и сертификацию одного нового вертолета.

Производственные возможности Eurocopter будут расширены и укреплены вводом в строй нового центра по выпуску вертолетов EC725 в Бразилии, образованием СП с Казахстаном по сборке вертолетов EC145, консолидацией и совершенствованием технических центров компании в Европе.



Взрывные последствия

24 января 2011 в 16:32 произошел взрыв в международном терминале московского аэропорта Домодедово. По предварительным данным, террорист-смертник, находившийся в толпе встречающих, привел в действие начиненное металлическими поражающими элементами взрывное устройство. Погибли 35 человек, более 120 пострадавших остаются в больницах.

Взрыв в “Домодедове” свидетельствует, что аэропорты мира до сих пор не слишком защищены от “наземных” нападений, полагают эксперты и добавляют: после 11 сентября 2001 года основные усилия в этой сфере были сосредоточены на том, чтобы защитить людей, находящихся в воздухе.

Трагедия американских башен-близнецов привела к резкому увеличению инвестиций в сложные технологии, призванные не допустить проноса взрывных устройств на борт самолетов или захвата лайнеров террористами.

Аэропорты представляют собой ничуть не менее лакомый кусок для злоумышленников, чем правительственные учреждения, напоминают эксперты в области авиационной безопасности. Важен также тот факт, что в них часто много людей, а это дает возможность боевикам максимизировать количество жертв.

Некоторые из мер, которые были введены после 11 сентября 2001 года, - такие, как ростовые сканеры и тщательный личный досмотр - привели к появлению в аэропортах длинных очередей. А эти очереди, по словам специалистов по антитеррору, сами по себе являются желанной целью для тех, кто решил совершить нападение не поднимаясь в воздух.

А между тем до взрыва в “Домодедове” со времени последнего масштабного “наземного” нападения на аэропорт прошло больше четверти века. 7 декабря 1985 года боевики палестинского “Революционного совета Фатх” Абу Нидаля одновременно атаковали стойки израильской авиакомпании El Al в аэропортах Рима и Вены. Тогда были убиты 19 человек.

Меры, которые приняло Правительство РФ по поискам виновных, на заставили себя ждать. 27 января 2011 уволены четыре высокопоставленных чиновника из Госавианадзора, Ространснадзора и Росавиации. Об этом сообщил вице-премьер РФ Сергей Иванов на совещании по вопросу выработки предложений по усилению транспортной безопасности и защите объектов инфраструктуры.

“Министр транспорта РФ вышел с предложением освободить от занимаемой должности руководителя федеральной службы РФ по надзору в сфере транспорта /Ространснадзора/ Геннадия Курзенкова”, - сказал Иванов. Кроме этого, по словам вице-преьера, Левитин своим приказом освободил от занимаемых должностей Юрия Цыбина - начальника управления государственного авиационного надзора за обеспечением транспортной безопасности /Госавианадзора/ по ЦФО, Александра Свешникова - начальника управления транспортной безопасности Ространснадзора, Сергея Поплавского - замначальника управления транспортной безопасности Росавиации и Валерия Малесина - замначальника управления Госавианадзора по ЦФО. Правительство РФ рассматривает возможность создания в стране единого органа власти по обеспечению безопасности на транспорте, также сообщил Сергей Иванов на совещании.

Тем временем, депутат Госдумы Валерий Драганов предложил ликвидировать привилегии для VIP-персон в аэропортах с целью повышения безопасности на данных объектах. “Прошу президента и премьера ликвидировать список персон, которые пересекают границу через так называемый VIP”, - заявил Драганов на совместном заседании комитетов Госдумы по безопасности и транспорту.

По мнению депутата, VIP-персоны - это “давно уже не клуб уважаемых людей, которые торопятся по делам или которые несут дополнительную ответственность”. Драганов считает, что VIP-зоны превратились в бизнес-структуры, которые становятся “еще одним потенциальным источником для нападения”.

“Там сквернословие, там дым, там выпивки”, - рассказал депутат. “И как еще там не случилось что-то подобное, я удивляюсь”, - сказал Драганов, имея в виду теракт в аэропорту “Домодедово”, который произошел 24 января.

Депутат подчеркнул, что если в VIP-зоне “непорядок”, то “все, кто отвечает за безопасность в целом в аэропорту, не могут сознательно понимать, что охрана граждан - это их долг”.

Прокуратура начала масштабную проверку исполнения требований о защите объектов транспорта от терактов. Предполагается проверить все аэропорты и железнодорожные вокзалы страны.

По материалам информагентств.



Нас ждет «Единая Европа»

21 января 2011 года Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) завершила двухдневный региональный форум «Единая Европа», проходивший в Вене. На этом мероприятии был аншлаг – в программе Форума приняло участие порядка ста человек. По отзывам участников, время, потраченное на Форуме, не пропало даром.

Руководство европейской ассоциации главной проблемой считает неравномерное поле «игры», которое сейчас существует в Европе. «Форум имел подзаголовок «Дорожная карта выравнивания между Востоком и Западом», сказал председатель ЕВАА Родольфо Бавиера. «И, по мере обсуждения этой проблемы, стало ясно, что еще многое предстоит сделать для того, чтобы правила игры на Востоке и Западе стали одинаковыми».

В первую очередь были подняты вопросы отсутствия унифицированных правил, которые наиболее заметны в отношении требований к взлетно-посадочным полосам и ограничения времени полета для коммерческих и некоммерческих рейсов. Такая ситуация ставит в невыгодное положение коммерческих операторов бизнес авиации и во многом способствует выбору оператором для обозначения своей деятельности в качестве частной, тогда как на самом деле производятся коммерческие полеты. И от страны к стране определение коммерческих и некоммерческих полетов имеет несколько толкований, что усложняет решение этой проблемы. Другим фокусом обсуждения стало положение дел в России, Казахстане и Беларуси. Объединенная национальная ассоциация деловой авиации России представила обновленную информацию о новом законодательстве, которое будет принято в ближайшие месяцы. Эти изменения помогут облегчить как импорт запасных частей, так и применение на практике неоднозначных таможенных правил.

«Хотя технически доступ в воздушное

пространство России открыт, вопросы таможенного законодательства, доступности запчастей и ТОиР, ценовой политики и каботаж остаются проблематичными», — говорится в резолюции форума. В качестве мер по содействию решения данных вопросов ЕВАА называет сотрудничество с российскими таможенными органами в области гармонизации российского законодательства с международной практикой, в частности, принятие Стамбульской конвенции о временном ввозе товаров (приложение «С» данной конвенции регулирует вопрос транспортных средств), сообщает Авиатранспортное обозрение.

Относительно проблемы каботаж ЕВАА высказывается в пользу более широкого подхода, так как вопрос касается не только России и является одним из аспектов темы различия коммерческих и некоммерческих перевозок. «Если будет решен вопрос использования владельцем своего ВС, эксплуатируемого коммерческим оператором, это снимет остроту проблемы каботаж как в России, так и везде», — отмечается в резолюции.

В интервью АТО президент ЕВАА Брайан Хамфрис особо подчеркнул, что Ассоциация не стремится оказать давление на российскую сторону. «Мы видим свою роль в том, чтобы поддерживать ОНАДА и делиться передовым опытом решения законодательных вопросов, упрощающих деятельность операторов деловой авиации», — сказал он.

Участники Форума согласились с тем, что отраслевые стандарты, такие как IS-BAO, положение ЕВАА «Руководство по планированию и реагированию на чрезвычайные ситуации» и Кодекс этики FBO и наземных операций, являются весьма эффективными инструментами. По мнению участников, подобные правила необходимо разработать и для других поставщиков услуг в деловой авиации, таких как страховые компании и брокеры.

Также нет согласия между европейскими государствами в законодательстве по налогам, НДС и финансированию. Участники Форума рассказали, как применяются налоговые правила в их собственных странах, что продемонстрировало разнообразие законодательных актов по этим вопросам.

«Однако нельзя считать, что на этом мероприятии были только разговоры и никаких действий», подчеркнул исполнительный директор и президент ЕВАА Брайан Хамфрис. «Наиболее важной частью Форума была заключительная сессия, когда мы рассматривали все вопросы, которые были озвучены в течение двух дней, и разработали конкретные направления действий по решению этих проблем».

В течение ближайших недель небольшим фокус-группам, состоящим из членов ЕВАА, будут обозначены направления работы. Эти группы будут отвечать за изучение проблем и готовить официальную позицию, которая в итоге будет одобряться ЕВАА от имени Европейского сообщества деловой авиации. После этого, членам ЕВАА и национальных ассоциаций, работающих совместно с ЕВАА, будет предложено распространять и лоббировать эти заявления в национальных и европейских органах власти.

«Мы уже демонстрировали в прошлом, что можем помочь чиновникам в понимании, что бизнес-авиация во многих отношениях отличается от авиакомпаний, и поэтому требуется учитывать это в законодательных актах, как это было в дискуссии по ограничению времени полета, где были приняты специальные правила для бизнес-авиации», сказал г-н Хамфрис.

«Этот форум и работа, которая за ним последует, является важным шагом на пути к достижению приемлемых правил, которые предоставят возможность деловой авиации работать в едином правовом поле», заключил президент ЕВАА.

2010 г. стал роковым для брокеров

Подводя итоги уходящего года, ключевые игроки сегмента бизнес перевозок констатируют стабильность и надеются, что психологический фактор, связанный с финансовым кризисом, постепенно преодолевается. Об этом говорят и цифры. Так, в период с января по ноябрь 2010 года общий прирост выполненных рейсов составил около 4% по отношению к аналогичному периоду 2009 года. Мало, но все-таки положительная динамика. Такова «официальная» ситуация на рынке.

Но как дела обстоят на самом деле? Мы попытались разобраться самостоятельно. Начнем с авиаброкеров. Российские посредники из года в год жалуются на сокращение заказов. По их мнению, это связано с экспансией на российский рынок зарубежных операторов и уменьшением премий, а завышенные цены на обслуживание в аэропортах сокращают и без того невысокую маржу.

Но только ли в этом дело? Многие брокеры уже давно работают на «коленках», и как следствие, частенько предоставляют соответствующий сервис. А иногда дело доходит и вовсе до абсурда, когда брокерская контора вообще состоит из одного человека, который пользуется стандартной базой данных. Именно для таких «работников» 2010 год стал роковым. Спад 2009 года показал свои «зубы» и расставил все точки над *i*. Прошлый год показал реальное положение на брокерском рынке, и поэтому не стоит удивляться снижению количества операторов. Как обычно происходит в кризисные времена, чрезмерно раздутый «пузырь» некоторых сегментов рынка громко лопаются.

Кроме этого стоит отметить, что в основном такие брокеры имели среди клиентов средние компании, а именно они наиболее сильно пострадали в период «неспокойствия». Этот сегмент пересел с бизнес джетов в бизнес класс авиакомпаний. А *luxury*-клиенты как летали, так и продолжают с удовольствием пользоваться *BBJ* и *ACJ*. Но и

этот контингент поумнел. Зачастую многие из них стали заказывать рейсы напрямую, исключая посредников. И их можно понять. Перспектива в самый последний момент получить от брокера уведомление о невозможности выполнения рейса по независящим от него (брокера) обстоятельствам – малоприятна (таких громких примеров в 2010 году было предостаточно).

Так что немногим оставшимся ныне здравствующим операторам порой стоит задуматься об основах удачного бизнеса в посткризисный период. Сейчас главное для клиента – сочетание цены и качества. Также стоит подумать о консолидации, так широко распространенной формой совместной деятельности в Европе и Северной Америке. Но, к сожалению, в России никто не привык и пока еще не хочет делиться деньгами. Конечно же, на отечественном рынке присутствуют хорошо зарекомендовавшие себя авиаброкеры, но их можно пересчитать по пальцам.

Немного другая картина наблюдается в стане авиаперевозчиков, но это относится больше к зарубежным компаниям. Проведенный нами опрос показал, что их дела в России в 2010 году обстояли значительно лучше общего состояния рынка. Реальное увеличение выполняемых рейсов по сравнению с 2009 годом, появление постоянных клиентов и заключение среднесрочных контрактов – это далеко не полный список достижений зарубежных авиаперевозчиков на российских просторах. Так в чем же секрет? Крупные европейские авиакомпании, вышедшие на отечественный рынок, уже отлично ориентируются в российском «бизнес-небе». Качественные маркетинговые исследования дали этим компаниям четкое понимание клиента в столь специфическом регионе, а богатый опыт работы на европейских, азиатских и американских рынках позволил формировать конкурентоспособную ценовую политику. На руку им играет также менталитет российского клиента: западное – значит

самое лучшее.

Так, в разговоре с представителем одного из перевозчиков мы узнали, что в 2010 году его авиакомпания выполнила на 29% рейсов больше чем в 2009 году. И это не единичный пример. Стоит также подчеркнуть, что западные авиакомпании планируют долго работать на отечественном рынке и развивать не только международную маршрутную сеть, но и выйти на внутренние перевозки с помощью создания совместных авиакомпаний с участием российского капитала. По мнению представителей западных перевозчиков в будущем российский внутренний рынок будет весьма привлекательным.

Не секрет, что большое количество бизнес джетов с иностранной регистрацией, которые можно наблюдать в российских аэропортах, аффилированы с российскими гражданами. Многие из этих самолетов управляются зарубежными операторами, предоставляя комплекс услуг «под ключ», включая управление парком, осуществление перевозок, техническое обслуживание, обучение экипажей. Такая услуга очень привлекательна и вызывает дополнительный приток клиентов. В 2010 году зарубежные операторы заключили порядка 30 подобных сделок.

Наметившийся положительный тренд активного освоения зарубежными авиаперевозчиками российского рынка заставит многих авиаброкеров либо вовсе уйти с рынка, либо кардинально пересмотреть свой подход к столь специфичному бизнесу. В любом случае выиграет только клиент. Сбалансированный рынок позволит клиентам выбирать наиболее оптимальный для себя вариант полетов. И это только подстегнет всех игроков к развитию новых сервисов и хоть немного приблизит отечественный рынок бизнес авиации к общепринятым во всем мире стандартам. По прогнозам специалистов в 2011 году рост перевозок в бизнес авиации на российском рынке будет колебаться в районе 8-11%.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 24 по 30 января 2011 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 24 по 30 января 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	19	17	19	10	6	35	12	35
Великобритания	6	33	51	17	17	95	26	142
Франция	16	56	55	23	0	46	64	103
Италия	11	16	16	29	6	11	33	51
Австрия	9	4	1	6	1	11	23	48
Швейцария	24	64	30	9	11	19	92	141
Россия	16	29	39	5	15	37	0	171

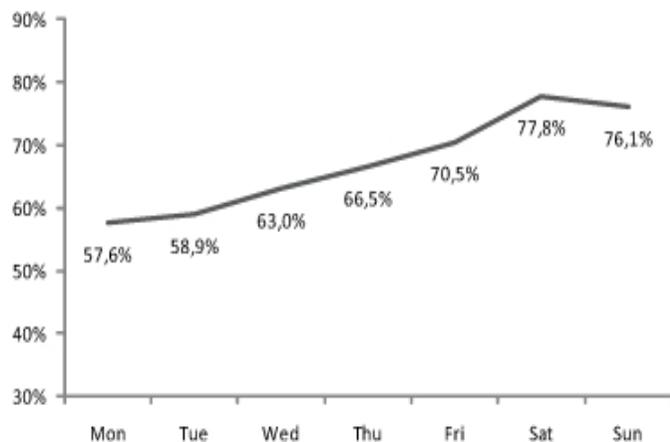
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 24 по 30 января 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	3	4	1	3	2	2	8
Великобритания	2	30	6	1	1	10	2	20
Франция	4	2	7	0	0	3	3	12
Италия	1	3	0	2	3	3	0	0
Австрия	3	1	0	2	4	2	1	3
Швейцария	3	8	15	0	2	12	3	14
Россия	1	3	2	0	1	2	0	13

Индекс наличия свободных самолетов

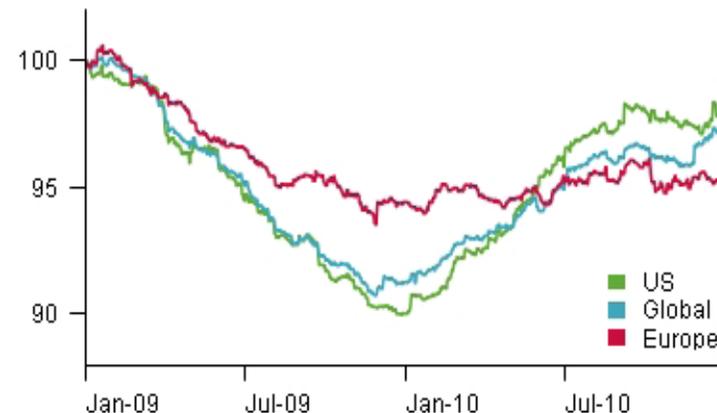
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

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



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

Индекс спроса

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



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1541	€ 1531	€ 1520
Cessna Citation Excel	€ 2694	€ 2660	€ 2633
Bombardier Challenger 604	€ 4807	€ 4566	€ 4687

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 26 Cessna Citation Jet, 23 Cessna Citation Excel и 33 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Citation CJ2	3
4	Embraer Legacy 600	5
5	Citation Mustang	4
6	Citation Sovereign	7
7	Learjet 60	6
8	Challenger 300	8
9	Hawker 800 XP	9
10	Falcon 2000	14

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на самолеты за последние 30 дней (исключая Северную и Южную Америку).