



Начало лета планирует отметить в российской деловой авиации несколькими мероприятиями. В первую очередь стоит отметить Форум деловой авиации, который проводится традиционно летом в пятый раз. Интересно отметить настроение участников и выступающих этого мероприятия особенно в кризисные и посткризисные годы. В 2009 году понятно, что у всех было унылое настроение: после безудержного роста рынка в 2007-08 годах, 2009 год остудил оптимизм, и многие чувствовали себя неуверенно. В следующем 2010 году

участники были намного веселее - предварительные итоги начала 2010 года вселяли уверенность в скором конце кризиса. Однако конец того года оказался хуже ожиданий, и на следующем Форуме летом 2011 года докладчики и участники были намного осторожнее в прогнозах и оценках перспектив рынка бизнес-авиации.

Нынешний Форум скорее всего будет способствовать закреплению в головах участников рынка нового мироустройства, в котором не будет радужных перспектив, а будет кропотливая борьба за новые рынки и каждого клиента.

Еще в июне некоторые компании обещают сделать кое-какие знаковые заявления, так что будем следить за новостями.



Евро 2012: взгляд с двух сторон

До главного Евро 2012 остается неделя, и во всех городах, где будет проходить первенство, уже наблюдается приятная атмосфера предстоящего шоу. На перронах аэропортов уже можно наблюдать бизнес-джеты с нашими соотечественниками **стр. 14**



ОНАДА – успех в объединении

В середине марта текущего года на очередном Общем собрании ОНАДА произошли существенные кадровые перестановки. О текущей работе и о планах на будущее рассказывает Председатель Правления ОНАДА Александр Анатольевич Кулешов **стр. 16**



Горячий сезон высокой кухни

Вошедшее в свои права лето уже успело порадовать нас не только первыми солнечными лучами, но и по-настоящему жаркой погодой. Однако, летняя пора для отрасли бортового питания является весьма специфичным и не самым простым сезоном **стр. 18**



Avinode Business Intelligence Newsletter

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:
индекс спроса: +6,36%; индекс стоимости: +2,51%

стр. 20



ПРИНЦИПАЛЬНО НОВЫЙ G650

БЫСТРЕЕ ВСЕХ, ДАЛЬШЕ ВСЕХ,
ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ ВСЕХ

Gulfstream®

G280 ставит рекорды

На выставке EBACE 2012 неожиданно для всех были представлены новейшие бизнес-джеты Gulfstream G280 и G650. Решение об участии этих самолетов руководство производителя приняло в последний момент. Оба самолета прилетели в Женеву из Вашингтонского аэропорта им. Далласа. И на этом пути, по заявлениям компании, бизнес-джеты установили рекорды скорости между парами городов в своих категориях. G650, для которого этот полет был первым трансатлантическим, пролетел 3780 миль между Нью Йорком и Женевой за 6 часов и 55 минут, а G280 - 3682 мили за 7 часов 47 минут.

Обратный путь в США для G280 также стал рекордным. Как сообщает Gulfstream Aerospace, 17 мая 2012 года G280 установил, пока неподтвержденный, рекорд скорости между парами городов - Парижем и Уайт Плейнс (White Plains), аэропорт Вестчестер, штат Нью-Йорк. Бизнес-джет находился в воздухе 7 часов 40 минут. Официальное признание этого рекорда скорости между парами городов сейчас находится на рассмотрении в Национальной ассоциации аэронав-

тики США. Средняя скорость самолета в этом полете составляла $M=0,80$, причем при встречном ветре в 32 узла.

В рекордном рейсе G280 пилотировали шеф-пилот среднеразмерных самолетов Бретт Рандл, старший международный капитан Чип Леонард и старший производственный летчик-испытатель Бутч Аллен. На борту самолета также находились Жанетт Брюэр, руководитель отдела летных экипажей, и три пассажира.

В октябре 2011 года Gulfstream подтвердил, что G280 будет иметь лучшие характеристики, чем изначально запланировано. После проведения летных испытаний производитель сообщил, что G280 с четырьмя пассажирами на борту способен пролететь 3 600 морских миль (6 667 км) на скорости 0,80 Маха с резервом топлива по NBAA IFR. Помимо увеличенной дальности полета самолет имеет меньшую взлетную дистанцию.




Jet Port Charters
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации

Медицинская авиация
Организация VIP залов



г. Москва, Боровское шоссе, д. 1,
Центр Бизнес-Авиации, оф. 216,
+7(495) 662-8-662, e-mail: sales@jetport.aero, www.jetport.ru






Налоги и право

Актуальные налоговые и правовые вопросы, касающиеся деятельности деловой авиации, станут одной из ключевых тем предстоящего Форума деловой авиации, который состоится 4 июня в отеле «Ренессанс Москва».

На международном форуме выступят ведущие российские и зарубежные эксперты. Один из докладов представит партнер юридической фирмы Capital Legal Services Дерек Блум (Derek Bloom). В нем господин Блум расскажет об особенностях уплаты НДС при ввозе на территорию РФ воздушных судов, переданных в лизинг; о способах разрешения разногласий, которые могут возникнуть с таможенными органами при производстве расчета НДС, а также о различных путях оптимизации расходов при приоб-

ретении и эксплуатации бизнес-джетов в России.

Ведущий аудитор и советник по вопросам безопасности IS-BAO (Lead Auditor and Safety Advisor IS-BAO) компании Skytation Stéphane De Wolfa расскажет о последних изменениях в стандартах IS-BAO, в частности об изменениях, которые вошли в последнюю редакцию документа от марта 2012 года.

Программа форума регулярно обновляется. Ознакомиться с последней редакцией, а также со списком уже зарегистрировавшихся на мероприятие участников вы можете на сайте www.events.ato.ru.

Конференция организована компанией ATO Events в партнерстве с Объединенной национальной ассоциацией деловой авиации (ОНАДА).



ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

5-я международная конференция
4 июня 2012 года, Москва, отель InterContinental

Форум деловой авиации — основная дискуссионная площадка для операторов деловой авиации, производителей деловых ВС, аэропортов и хэндлинговых компаний, представителей государственных органов.

В программе конференции:

- Состояние российского рынка деловой авиации глазами экспертов и производителей авиатехники;
- Влияние программы торговли квотами на выбросы (ETS) на развитие рынка бизнес-авиации;
- Модернизация инфраструктуры и роль деловой авиации в транспортном обеспечении международных спортивных мероприятий в России;
- Роль корпоративной авиации в развитии крупных компаний и экономик отдельных регионов.

ОРГАНИЗАТОР
ATO EVENTS

ПРИ УЧАСТИИ
АЭВТ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕДИАПАРТНЕР
**АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ**
ATO.RU

МЕДИАПОДДЕРЖКА
Aviation Explorer
AVIA.RU
АЭВНОРТ
Russia & CIS Observer



За дополнительной информацией обращайтесь:
(495) 626-53-29, events@ato.ru, www.events.ato.ru

ABS Jets наращивает обороты

Чешская компания ABS Jets уверенно чувствует себя на рынке бизнес-перевозок. Вслед за самым успешным в своей истории 2011 годом, компания продолжает демонстрировать устойчивый рост по основным показателям своей деятельности. В начале недели менеджмент ABS Jets опубликовал предварительные итоги работы перевозчика в первом квартале текущего года. Как и прогнозировали эксперты, год начался для ABS Jets весьма успешно: количество выполненных рейсов по сравнению с аналогичным периодом 2011 года выросло на 28 %.

«В прошлом году ABS Jets сделала ряд заявлений, касающихся значительного расширения компании. В мае 2011 на выставке EBACE компания объявила о совместном проекте с австрийской Avcon Jet по созданию центра периодического обслуживания самолетов Embraer в киевском аэропорту Борисполь. В конце сентября ABS Jets открыла новый ангар общей площадью 6000 кв.м, доведя таким образом общее количество ангаров в пражском аэропорту Ruzyně до четырех (настоящее время ABS Jets контролирует два из четырех ангаров третьего терминала в Пражском аэропорту Рузыне). А с января 2012 года мы существенно усилили свое присутствие в Братиславе, где компания будет представлять услуги по обслуживанию в интересах третьей компании, базирующейся в столице Словакии», комментируют в ABS Jets.

Компания ABS Jet известна на рынке не только как эксплуатант (в настоящее время ABS Jet обладает одним из крупнейших флотов в Европе самолетов Embraer Legacy 600) и поставщик полного спектра услуг бизнес-авиации, но и как уполномоченный представитель компании Embraer по продажам в Восточной Европе.

Perfect Aviation увеличивается в Биггин Хилл

Швейцарский оператор Perfect Aviation укрупняет свой флот в лондонском аэропорту Биггин Хилл двумя самолетами - Challenger 605 и Learjet 45. По мнению представителей компании, этот шаг оптимизирует ресурсы перевозчика в европейских аэропортах. В Perfect Aviation уверены, то Биггин Хилл в самое ближайшее время станет одним из ключевых аэропортов по обслуживанию рейсов деловой авиации не только на «туманном Альбионе», но и на материковой части Европы.

Добавление самолетов в «английский» филиал прежде всего связано с будущей лондонской Олимпиадой. Однако, как прокомментировали в компании, и после Олимпийских Игр Perfect Aviation намерен развивать чартерные перевозки из Лондона. В период проведения Игр самолеты Perfect Aviation будут постоянно базироваться в аэропорту и будут готовы обслуживать, так называемые, «срочные» рейсы. Компания уже подала заявки на получение дополнительных слотов на весь период проведения Олимпиады.

Параллельно с подготовкой к Олимпиаде, Perfect Aviation активно работает и с российскими клиентами, спрос от которых увеличивается из года в год. В компании прогнозируют существенный рост полетов из России в Великобританию и на средиземноморские курорты. Вопрос базирования самолетов Perfect Aviation в столичных аэропортах будет решен уже в июне 2012 г. Пока же в Москве работает представительство перевозчика.

«Мы хотим, чтобы наши клиенты были уверены, что Perfect Aviation будучи оператором получает оплату только от клиентов. Наш принцип - защита интересов клиента и отрицание любого обогащения за счет каких-либо форм «отката» или комиссий, ни прямых, ни косвенных. Именно поэтому Perfect Aviation



старается быть компанией, которая реально снижает стоимость перелетов, но при этом предоставляет высочайший уровень сервиса и безопасности» - комментируют в Perfect Aviation.

Perfect Aviation была образована в 2009 году. В настоящее время компания располагает офисами в Москве, Монако, Лиссабоне и Пекине. Штаб-квартира перевозчика находится в Женеве. Примечательно, что Perfect Aviation - единственный европейский бизнес-оператор, официально зарегистрированный на крупной финансовой бирже. Штат сотрудников компании состоит из 60 специалистов из Великобритании, России, Франции, Германии, Китая, Португалии и Словении. Флот Perfect Aviation в настоящее время, помимо самолетов Challenger 605 и Learjet 45, состоит из бизнес-джетов Bombardier: Global XRS и Global 5000, а также Learjet 60.

По итогам 2011 года выручка компании составила CHF 21.700.000 (в 2010 году - CHF 27.100.000), а чистая операционная прибыль - CHF 500.000 (CHF 1,2 млн. в 2010 г.)



В Украине появился первый G200

В начале июня 2012 приступит к полетам первый, зарегистрированный в Украине, Gulfstream G200. В настоящее время бизнес-джет (бортовой номер UR-PRM) находится в Джерси. Самолет был приобретен на вторичном рынке. Ранее его эксплуатировала компания GainJet.

В первых числах июля, после прохождения всех формальностей, самолет отправится в Украину. По данным FlightGlobal Ascend Online, это первый самолет Gulfstream G200 зарегистрированный в Украине.



Известно, что самолет будет эксплуатироваться в интересах компании IBE Trade Corporation, подконтрольной Алексу Ровту, уроженцу Украины с американским гражданством, занимающему 372-ю строчку в списке 400 богатейших американцев от Forbes. Его состояние оценивается в 1,2 миллиарда долларов. Транснациональная корпорация IBE Trade Corp. сегодня контролирует, по меньшей мере, десятую часть мировых продаж аммиака.

Twinjet Aviation поставил третий самолет в Азию

Английская компания Twinjet Aviation, специализирующаяся на авиационном менеджменте, продажах воздушных судов и выполнении чартерных бизнес-рейсов, поставила очередной самолет канадского авиапроизводителя Bombardier - Challenger 604 (бортовой номер VP-CBK) в группу компаний Transpac. Это третий бизнес-джет, поставленный Twinjet Aviation в регион и второй Challenger 604, приобретенный Transpac у Twinjet Aviation.

Как комментируют в Transpac поставку нового Challenger 604, опыт эксплуатации первого самолета позволил компании существенно сократить время для полетов во все филиалы Transpac, которые располагаются по всей стране, включая архипелаги, а экономика самолета, показанная в процессе эксплуатации, позволила компании отказаться от альтернативного транспорта. «Наш бизнес стремительно развивается, и несмотря на то, что сейчас он носит локальный характер, в будущем мы связываем его и с широкими международными контактами. По этой причине советом директоров было принято решение о покупке второго самолета Challenger 604».

«Проведенная нашими специалистами оценка эффективности эксплуатации самолета данного типа позволила нам не раздумывая сделать выбор в поль-



зу Challenger 604. А осенью этого года мы примем решение о покупке дальнемагистрального лайнера, и скорее всего наш выбор падет на Bombardier», - комментируют в Transpac.

В Twinjet Aviation также не скрывают своего удовлетворения. «Для нас азиатский рынок достаточно нов. Но за последние 12 месяцев мы смогли продать три совершенно новых бизнес-джета клиентам из этого региона. К тому же, в настоящее время мы активно работаем над подписанием четырех контрактов на поставку самолетов азиатским перевозчикам (два из них со вторичного рынка, прим. BizavNews) и подумываем об открытии в регионе нашего филиала», - рассказывают в Twinjet Aviation.

С запчастями не будет проблем

Jet Aviation Moscow Vnukovo и Bombardier заключили договор на поставку перечня критических запасных частей для линейного обслуживания и AOG (наземной техподдержки) на техстанции Jet Aviation в Москве. По условиям соглашения, Bombardier будет поставлять запасные части по требованию, а Jet Aviation займется таможенным оформлением и транспортировкой. Укомплектование склада компании критическими запчастями трехсот наименований позволит повысить готовность к вылету самолетов Bombardier российских владельцев и операторов.

«Это соглашение подчеркивает наше стремление предоставлять клиентам лучший сервис», говорит Ян Лудлоу, генеральный директор Jet Aviation Moscow Vnukovo. «Обеспечение прямого доступа к наиболее часто используемым запчастям поможет значительно сократить простои самолетов, особенно при AOG».

Jet Aviation Moscow Vnukovo базируется в московском аэропорту Внуково и специализируется на проведении линейного обслуживания, а также устранении дефектов, препятствующих вылету бизнес-джетов Bombardier, Gulfstream, Embraer и Hawker. Как сообщает АТО, в сентябре 2011 г. компания заявила о намерении расширить спектр своих услуг и о получении согласия Европейского агентства безопасности полетов (EASA) на обслуживание самолетов Gulfstream G650, после того как в апреле 2011 г., из-за расхождений в российских и европейских регулирующих документах, EASA ограничила возможности технического обслуживания в России ВС, эксплуатируемых российскими операторами, но зарегистрированных за рубежом.

Gulfstream регистрирует партию G650

Gulfstream зарегистрировал в Федеральном авиационном управлении США (FAA) новую партию серийных G650, сообщает BizJetBlogger. 21 самолет этого типа получил серийные регистрационные номера. А также получены регистрационные номера на 25 G450 и 24 G550.

Каждый год Gulfstream регистрирует в авиационном ведомстве США очередную партию серийных самолетов, и это дает намеки относительно того, сколько самолетов будет построено в течение ближайших 12 месяцев.

Однако, среди серийных номеров G650 есть некоторые пробелы. В этом пакете документов не присутствуют серийные производственные номера 6037, 6039, 6052 и 6055. Обычно эти пробелы заполняются в новой партии документов, которая отправляет в FAA через несколько дней после основного пакета. Исходя из списка серийных номеров можно предположить, что производитель начал производство 60-го самолета G650.

Gulfstream также зарегистрировал единственный, в этом пакете, G500 с серийным номером 5411, который получил бортовой номер N311GA. По данным Ascend Online FlightGlobal, в настоящее время существует семь G500 в эксплуатации и один в заказе, причем все с американскими бортовыми номерами. Этот самолет станет 9-м бизнес-джетом этой модификации, которые выпустил производитель.



Полный список новых регистрационных номеров G650 (такие временные номера используются для летных испытаний и перелета самолетов на предприятие окончательной комплектации):

Серийный номер	Регистрационный номер
6036	N636GD
6038	N638GD
6040	N640GA
6041	N641GD
6042	N604GD
6043	N643GA
6044	N604GA
6045	N645GA
6046	N646GA
6047	N647GD
6048	N648GA
6049	N649GA
6050	N605GD
6051	N601GA
6053	N653GA
6054	N654GA
6056	N656GA
6057	N657GA
6058	N658GA
6059	N659GA
6060	N660GA

“Высокий сезон” стартовал

Английский бизнес-перевозчик Cello Aviation, базирующийся в Бирмингеме, приступил к реализации чартерных программ по доставке национальных сборных на финальную часть Евро 2012 в Польшу и Украину. Cello Aviation - наиболее серьезный «футбольный» оператор, работающий на европейском рынке.

Среди постоянных клиентов компании девять крупнейших клубов английской Премьер-лиги, два «гранда» из Франции и национальные сборные некоторых европейских стран. Первым клиентом Cello Aviation стала национальная сборная Ирландии, но как рассказывают в компании, в период проведения матчей Cello Aviation получила ряд заказов от национальных сборных и федераций на перелеты из Польши и Украины. Но все будет зависеть от результатов матчей и прохождения тех или иных команд в плей-офф.

Cello Aviation - идеальный перевозчик для футбольных команд. Ее парк состоит из самолетов AVRO ABJ, рассчитанных на перевозку 46 пассажиров. При этом в компании подчеркивают, что уровень комфорта сравним с любым бизнес-джетом премиум-класса, а шаг кресел в салоне намного больше, чем в «классическом» бизнес-классе авиакомпаний.

Принимая во внимание, что часть матчей первенства пройдет в городах, где аэропорты имеют далеко не идеальную аэродромную инфраструктуру (особенно Польша), AVRO ABJ идеально подойдет для полетов в этот регион. Также Cello Aviation, для снижения стоимости перелетов, будет предлагать клиентам аэропорты, которые находятся вблизи городов, где будут проходить матчи Евро 2012.



Потеряли дверь

FAA проводит расследование, как могло получиться так, что во Флориде, пролетая над полем для гольфа, частный самолет потерял свою дверь.

В среду, 23 мая 2012 г., бизнес-джет Challenger 601 совершал набор высоты, вылетев из аэропорта Опа-Лока, штат Флорида, когда на высоте 3000 футов (900 метров) дверь самолета оторвалась. 127-килограммовая основная дверь кабины, пролетев между двумя 40-этажными домами и задев крону дерева упала на поле для гольфа. К счастью, никто не пострадал.



После такой потери, экипаж самолета запросил аварийную посадку и благополучно приземлился в аэропорту Форт Лодердейл-Голливуд. На ВПП бизнес-джет встретила машина сопровождения и «отконвоировала» его в техцентр Bombardier, расположенный в этом аэропорту.

Во время инцидента в самолете, кроме экипажа, никого не было. По словам совладельца самолета Джеффри Берковиц, пилоты действовали профессионально. Этот самолет выпущен в 1996 году и сейчас находится в совместном владении Medcp Aviation и Aston Aviation. Джеффри Берковиц является управляющим Aston Aviation.

По словам представителей Bombardier, это уже третий случай отрыва двери в полете на самолетах этого типа. Причем, в одном из двух случаев, до нынешнего инцидента, дверь попросту закрыли не до конца. Challenger 601 выпускался с 1993 по 1996 годы, и всего было построено 59 бизнес-джетов этого типа. Примечательно, что бортовой номер злополучного самолета, N207JB, ранее принадлежал поршневному самолету Cessna 400, который разбился в 2009 году.

По материалам CNN и WPTV.com



По одной дороге с бизнесом

Компания Best Fly of Angola начала свою работу в январе 2010 года. Первоначально Best Fly of Angola занималась оказанием услуг в сфере бизнес-авиации, включая обслуживание пассажиров и ground handling в столичном аэропорту Луанды. Но бурный рост (конечно же, по африканским меркам) деловых перевозок на африканском континенте, спрос на добычу полезных ископаемых (прежде всего на алмазы) и, как ни странно, туризм, заставили владельцев компании существенно расширить перечень предоставляемых услуг. Так Best Fly of Angola стала авиакомпанией. В конце 2011 года Best Fly of Angola приобретает на вторичном рынке свой первый бизнес-джет Challenger 605 (самолет 2010 года выпуска), а в середине марта 2012 года новоявленный перевозчик заключил договор с австрийской компанией PRIMUS на управление первым воздушным судном. В настоящее время первый Challenger 605 приступил к коммерческим полетам.

Как комментирует генеральный директор Best Fly of Angola Нуну Перейра, перед тем как принять решение о начале летной деятельности, компания заказала специальное исследование востребованности полетов бизнес-авиации на локальном рынке (Ангола и сопредельные государства) в крупнейшем

консалтинговом агентстве. Только после этого руководство Best Fly of Angola занялось активным поиском подходящего воздушного судна.

Параллельно началась работа по формированию пула постоянных клиентов из числа иностранных компаний, задействованных в алмазодобывающей промышленности. Уже после двух месяцев полетов расчеты Best Fly of Angola оправдались. Такие компании как Endiama, Diamonty Financing, Namdeb и, конечно же, De Beers, уже стали клиентами Best Fly of Angola. А с учетом цен, которые предлагает перевозчик, самолет проводит в небе ежедневно до 8-9 часов. По этой причине компания планирует в августе и октябре получить еще два самолета, аналогичные первому.

Сейчас, когда политическая и экономическая ситуация в стране остается стабильной, в Best Fly of Angola всерьез задумываются и об «туристическом направлении» своего бизнеса. В настоящее время по этому направлению деятельности оператор пытается найти партнера среди европейских и североафриканских перевозчиков. Кстати, такие переговоры велись и на прошедшей выставке EBACE 2012, однако о результатах этих встреч компания предпочитает не распространяться.

Best Fly of Angola активно работает в недавно созданной африканской ассоциации бизнес-авиации. С помощью членства в ассоциации компания пытается решить достаточно проблемные вопросы, связанные с безопасностью полетов, выработкой единых стандартов обслуживания и лоббирование собственных интересов в правительстве Анголы.

«Безусловно, для того, чтобы обеспечить должный уровень обслуживания на борту и на земле, нужно комплексно решать многие проблемы. Для операто-



ров - это либерализация воздушного пространства и доступность компаний в наши аэропорты, так как аэропорты - это наша головная боль. Даже в столичном аэропорту отсутствует какой-либо специализированный терминал для бизнесменов и VIP-туристов, да и наша техническая база тоже не может похвастаться наличием специалистов и возможностями качественного техобслуживания самолетов. Пожалуй, только в воздухе мы можем предложить должный уровень обслуживания. Но я очень надеюсь, что в недалеком будущем ситуация кардинально изменится», - комментирует г-н Перейра.

По производству алмазов Ангола занимает третье место среди африканских стран после ЮАР и Ботсваны. Алмазная промышленность страны начала быстро развиваться в 2002 г., после окончания 27-летней гражданской войны. В 2011 г. в Анголе добыто 13,7 млн. каратов алмазов общей стоимостью 1,87 млрд. дол. По данным ангольской государственной алмазной компании Endiama, запасы (reserves) алмазов коренных (кимберлитовых) месторождений страны оцениваются в 50 млн. кар, россыпных аллювиальных месторождений - в 40 млн. каратов.



Jet Aviation ждут изменения

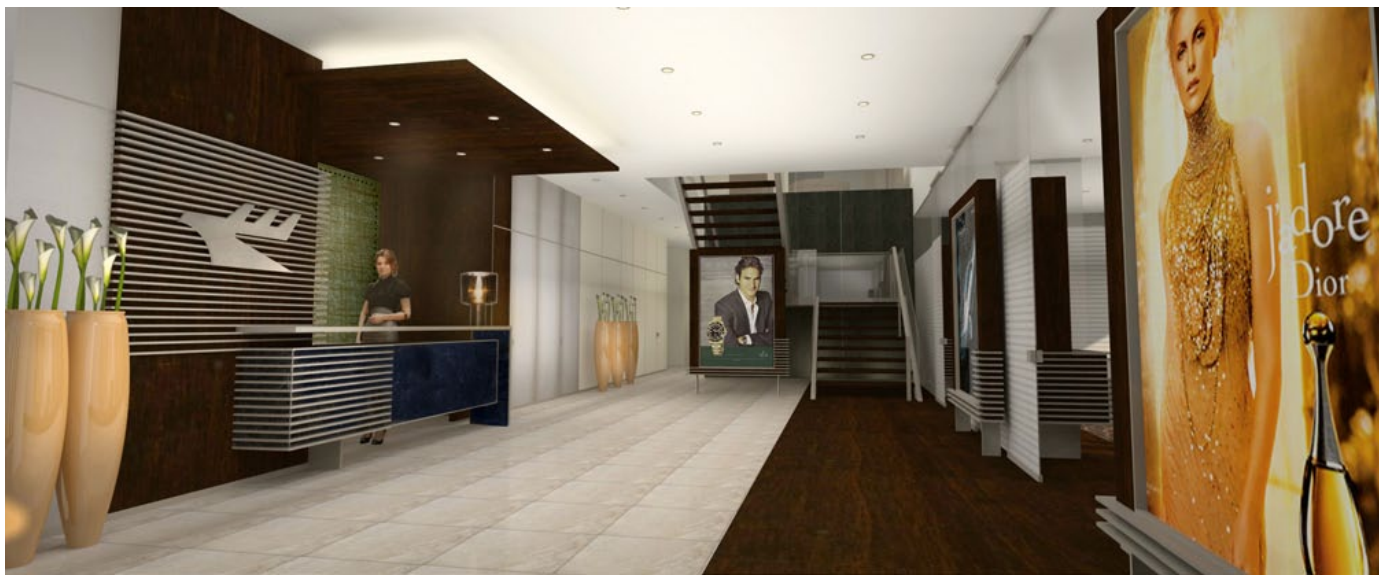
Компания собирается повысить свою конкурентоспособность, начиная программы реструктуризации своих подразделений и обновления сети FBO.

В целях дальнейшего улучшения конкурентоспособности, подразделение Jet Aviation Basel реорганизовано в две независимых организации – по техническому обслуживанию и оборудованию самолетов. Нил Бойл назначен вице-президентом оборудования самолетов, а Йоханнес Турцер - вице-президентом по техобслуживанию.

«Каждая новая структура будет оптимизирована для максимальной эффективности, подотчетности и оперативного контроля бизнеса, что поможет нам в дальнейшем улучшении процессов и сокращению расходов», говорит Дэн Клэр, президент Jet Aviation Group.

Эта инициатива компании в значительной степени вызвана сложными экономическими условиями, текущим отраслевым спадом и другими неблагоприятными условиями, в том числе сильным швейцарским франком. Кроме того, из-за смерти клиента произошла отмена оснащения VVIP-интерьеров Boeing 747-8, который должен был прибыть в Базель весной этого года.

А в азиатском подразделении Jet Aviation Hong Kong компания планирует открыть предприятие по производству авиационных интерьеров. Предположительная дата начала производства - четвертый квартал 2012 года. Цеха фабрики будут оснащены новым современным оборудованием. Стоит отметить, что производственных мощностей достаточно для того, чтобы одновременно обслуживать сразу четыре воздушных судна.



Фабрика интерьеров сможет заниматься выполнением широкого спектра работ, направленных на изготовление и ремонт предметов внутреннего интерьера салона лайнеров.

Преобразования также ждут сеть FBO компании. Jet Aviation запускает всемирную программу реконструкции по обновлению и приведению к единому внешнему виду объектов FBO и MRO.

Начиная с FBO в Женеве, Цюрихе и Базеле будет сфокусировано внимание на лобби и залах для клиентов и членов экипажа. В дальнейшем Jet Aviation приведет к новому корпоративному стилю все свои крупные FBO. Завершение реконструкции в Женеве и Базеле намечено на конец года, FBO в Цюрихе планируется завершить весной 2013 года. После завершения работ в Цюрихе, реализация этого проекта

продолжится на остальных объектах всемирной сети FBO и MRO и завершится к 2015 году.

Еще одно приятное изменение ждет клиентов Jet Aviation. Компания запускает новый сервис продаж топлива в своих FBO в регионе ЕМЕА и Азия. После переговоров с топливным провайдером World Fuel Services, компания смогла предложить клиентам топливное обслуживание с более низкими издержками, чем было ранее.

Воспользоваться новым предложением Jet Aviation смогут клиенты, посещающие FBO компании в аэропортах Лондон Биггин Хилл, Дюссельдорф, Эр-Рияд, Дубай, Джидда, Сингапур, Цюрих и Женева. Новый сервис будет предлагаться в сочетании с существующими топливными программами.

СЛО «Россия» получил первый Airbus ACJ319

В начале мая текущего года из покрасочного цеха компании MAAS Aviation Aircraft Services выкатили первый самолет Airbus ACJ319, предназначенный для СЛО (специальный летный отряд) «Россия». В настоящее время борт RA-73025 находится в аэропорту Внуково-2, где летные экипажи проходят обучение на новый тип. Дизайн салона лайнера, рассчитанного на перевозку 19 пассажиров, был разработан компанией Airbus Corporate Jet Centre.

Пассажирская каюта ACJ319 разбита на три салона. Первый салон – переговорная комната на 6 человек с большим жидкокристаллическим дисплеем (LCD) и средствами специальной связи. В кормовой части самолета находится «клуб» и private zone (два кресла и диван, а также двуспальная кровать с автономным душем и санузлом). Как комментируют в Airbus Corporate Jet Centre, в элементах интерьера присутствует натуральная кожа, мрамор, а также шерстяные ковры ручной работы. В целом цветовая гамма интерьера выполнена в светлых тонах. Разработчики также позаботились и о шумоизоляции. Даже в процессе взлета или посадки шумовые значения не превышают 50 дБ. Ну и, конечно же, авиалайнер оборудован самыми современными системами связи и «развлечений» на борту.

Самолет предназначен для использования должностными лицами, находящимися, согласно своему высокому статусу, на обслуживании СЛО, пояснил пресс-секретарь Управления делами президента России (УДП) Виктор Хреков. В числе его будущих пассажиров могут быть, например, председатель Государственной думы, спикер Совета Федерации, генеральный прокурор, председатель Следственного комитета, министр иностранных дел.

«За кем-то персонально иностранный бизнес-джет закреплен не будет. Для обслуживания первых лиц



страны - главы государства или премьер-министра - этот самолет не предназначен», - подчеркнул Хреков.

Как ожидается, второй авиалайнер Airbus ACJ319 будет поставлен, скорее всего, в четвертом квартале 2012 года. Напомним, что сумма сделки по приобретению двух самолетов этого типа составляет 6,7 млрд. руб.

В настоящее время в парк воздушных судов специального летного отряда «Россия», на которых летает президент РФ и первые лица государства, входят: Ил-96-300ПУ (пять самолетов), Ту-214 (девять самолетов: Ту-214ПУ (пункт управления), Ту-214СР (самолет-ретранслятор) и Ту-214СУС (специальный узел связи), Ту 204-300 (два самолета), Dassault Falcon 7X (два самолета), Ил-62 (пять самолетов), Ту-154 (восемь самолетов), Ту-134 (восемь самолетов), Як-40 и

два «ветерана» ИЛ-18. Вертолетный парк состоит из 15 машин Ми-8 различных модификаций.

В текущем году СЛО «Россия» получит два российских ближнемагистральных турбореактивных самолета Ан-148VIP. Их купят на замену физически и морально устаревшим Ту-134. Поставка первого лайнера запланирована до конца 2012 года, второго - в начале следующего года. Кроме этого, парк СЛО «Россия» пополнился тремя вертолетами Augusta Westland AW 139 (все три машины, RA-01981, RA-01982 и RA-01907, приступили к полетам). Еще одна машина ожидается в течение года. Кроме того, в текущем году для СЛО «Россия» должны начаться поставки четырех вертолетов «Ми-8МТВ».

В 2013 году специальный летный отряд «Россия» должен получить для своих нужд еще два широкофюзеляжных авиалайнера Ил-96-300ПУ.

VIP-терминал Кольцово взяли в управление

Компания «МТЛ. Управление и эксплуатация» с 15 февраля 2012 года приступила к обслуживанию терминала деловой авиации аэропорта «Кольцово». Компания будет тесно взаимодействовать с администрацией аэропорта и решать вопросы, связанные с управлением, техническим обслуживанием и безопасностью.

VIP-терминал аэропорта Кольцово входит в десятку крупнейших российских авиационных бизнес центров, пропустив вперед только «столичные» аэропорты (Москва и Санкт-Петербург), а также Нижний Новгород, Самару и Сочи. Однако в руководстве аэропорта отказались что-либо комментировать относительно трафика, перевозчиков и планов развития. Видимо по старинке здесь присутствует фактор конфиденциальности. Известно одно, что большая часть клиентов VIP-терминала (до 75%) - пассажиры регулярных авиалиний, ну а оставшаяся часть - чиновники и клиенты бизнес-авиации.

VIP-терминал аэропорта Кольцово был открыт в 2006 году. На его реконструкцию ушло, по предвари-



тельным данным, до 15 млн. рублей. Пожалуй, на сегодняшний момент это самое красивое и необычное здание терминала, существующее в России. Особую обстановку комфорта и респектабельности создает наполненное новым содержанием пространство старинного здания, построенного в середине 20-го века: высокие монументальные колонны, лепнина, объемные хрустальные люстры, прекрасно вписавшиеся в интерьер гравюры дореволюционного Екатеринбурга и современная удобная мебель из натуральных материалов. Технологически терминал оснащен самым современным оборудованием и системами для обеспечения авиаперевозок.



VIP-терминал аэропорта Кольцово - отдельно стоящее здание со всей необходимой технологической схемой обслуживания пассажиров и багажа. Пропускная способность 60 пасс./час. В правом крыле здания VIP-терминала располагается ЗОЛД, который предоставляет официальным лицам и делегациям соответствующий уровень обслуживания и комфорта. В центральном и левом крыле здания VIP-терминала располагается непосредственно VIP-зона, предоставляющая пассажирам аэропорта высочайший уровень обслуживания и комфорта. Потоки пассажиров из ЗОЛД и VIP-зоны не пересекаются.

Зал официальных лиц и делегаций предназначен для обслуживания особо важных пассажиров, официальных государственных, правительственных и приравненных к ним делегаций и оформления их на

вылет и прилет на внутривососсийских и международных рейсах по утвержденным спискам и предварительным заявкам.

Компания «МТЛ. Управление и эксплуатация недвижимости» создана в 2004 году в результате реорганизации одной из крупнейших на Северо-Западе управляющих компаний - «БестЪ», работающей на рынке коммерческой и жилой недвижимости с 1997 года.

Многолетний опыт работы специалистов «БестЪ» в сфере недвижимости, стремительный рост числа клиентов и успешная реализация проектов сделали возможным старт новой компании «МТЛ» со специализацией «Управление и эксплуатация недвижимости». В 2009 году открыт филиал компании в Екатеринбурге.

Вторичным рынком правит «кэш»

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в марте и за первый квартал 2012 года. По сравнению с мартом 2011 года, в марте 2012 года относительное количество выставленных на продажу воздушных судов во всех сегмента рынка снизилось. Тем не менее, в настоящее время относительный уровень продающихся бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов по-прежнему выше, чем рекордные показатели вторичного рынка докризисной эпохи.

Количество сделок купли-продажи бизнес-джетов с начала года увеличилось на 5,9% по сравнению с тем же периодом 2011 года. Продажи в остальных сегментах вторичного рынка – турбовинтовые самолеты, газотурбинные и поршневые вертолеты – снизились соответственно на 5,4%, 14,5% и 19,5%.

Worldwide Trends				
March	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
For Sale	2,559	1,246	1,141	545
% of Fleet For Sale 2012	13.8%	9.2%	6.2%	5.9%
% of Fleet For Sale 2011	14.4%	10.5%	6.8%	7.0%
Change - % For Sale	(-0.6) pt	(-1.3) pt	(-0.6) pt	(-1.1) pt
January to March 2012				
Full Sale Transactions	521	313	294	210
Avg. Days on Market	329	326	402	328
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$3.991	\$1.322	\$1.483	\$0.220
YTD January to March 2012 vs 2011				
% Change - Sale Transactions	5.9%	-5.4%	-14.5%	-19.5%
Change - Avg. Days on Market	-95	32	-6	44
% Change - Avg. Asking Prices	7.8%	11.8%	16.4%	-2.2%

Средняя выставаемая цена подержанных бизнес-джетов, турбопропов и газотурбинных вертолетов по сравнению с прошлым годом увеличилась, причем в двух последних категориях темп роста исчисляется двухзначными числами (7,8%, 11,8% и 16,4%). А вот поршневые вертолеты потеряли в цене 2,2%.

Среди всех сегментов вторичного рынка пока только бизнес-джеты показывают стабильное положительное улучшение всех показателей. В других сегментах такого пока еще не наблюдается.

Статистика выставленных на продажу подержанных бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов с марта 2005 по март 2012 года показывает, что уровень продаваемых самолетов продолжает

снижаться. Тем не менее, сравнение четырех докризисных лет (с марта 2005 г. по март 2008 года) с четырьмя кризисными годами (март 2009 г. - март 2012 года) не в пользу нынешнего состояния вторичного рынка: в среднем, современный уровень выставленных на продажу самолетов в сегменте бизнес-джетов превышен относительно докризисного уровня на 1000 машин, а турбовинтовых самолетов - на более чем 350.

Pre-owned Business Jet For Sale vs. Percentage For Sale



Pre-owned Business Turboprop For Sale vs. Percentage For Sale



продолжение

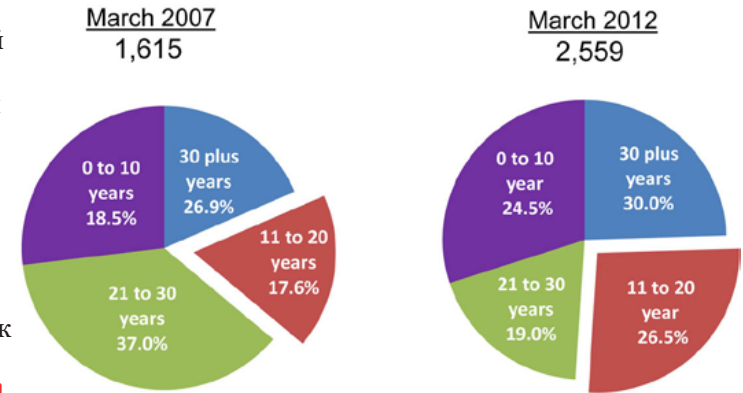
Обзор текущего состояния вторичного рынка бизнес-джетов по возрасту показывает, что 51% - это самолеты моложе 20 лет и 49% - старше 21 года. В марте 2007 года подержанные бизнес-джеты моложе 20 лет составляли 36% всех предложений и 64% - старше 21 года. Причем наибольшее увеличение доли продаваемых бизнес-джетов наблюдается в возрасте 11-20 лет.

Обзор современного вторичного рынка турбовинтовых самолетов по возрасту показывает, что 35% воздушных судов моложе 20 лет, и 65% - старше 21 года. В марте 2007 года эти показатели находились на уровне 27% для самолетов моложе 20 лет и 73% - старше 21 года. Наибольший прирост продаваемых

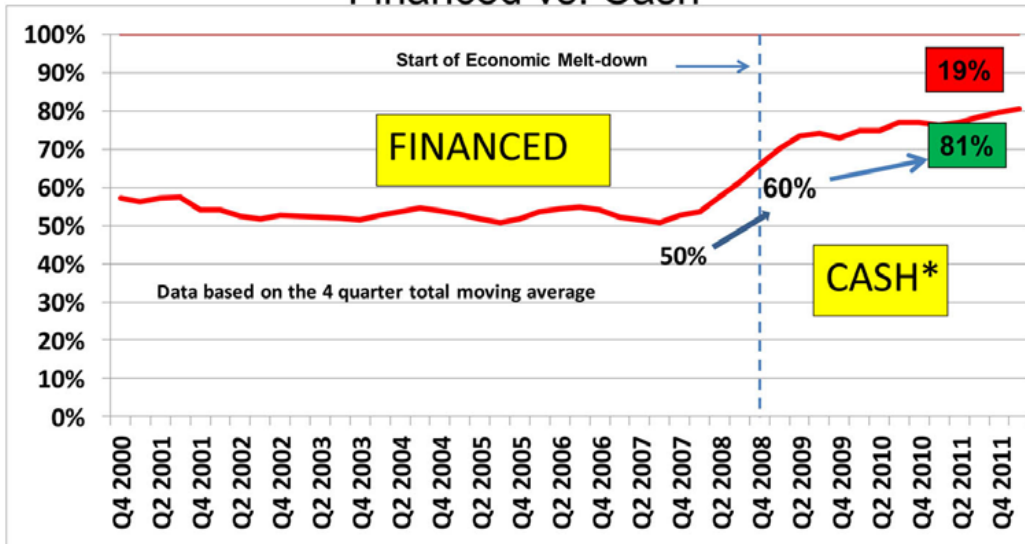
самолетов пришелся на возрастную группу старше 30 лет.

Нет сомнений, что недостаток финансирования отрицательно сказался на рынке вертолетов и деловой авиации. И из-за этого в течение 2012 года еще достаточно много воздушных судов будут продаваться по очень доступным ценам. В период с 2000 года по сентябрь 2008 года количество сделок с привлечением кредитных средств и при оплате наличными было примерно одинаково. С началом экономического кризиса в конце 2008 года покупатели стали ощущать недостаток финансирования, в результате чего к первому кварталу 2012 года лишь 19% покупок в сегменте бизнес-джетов совершалось с привлечением заемных средств.

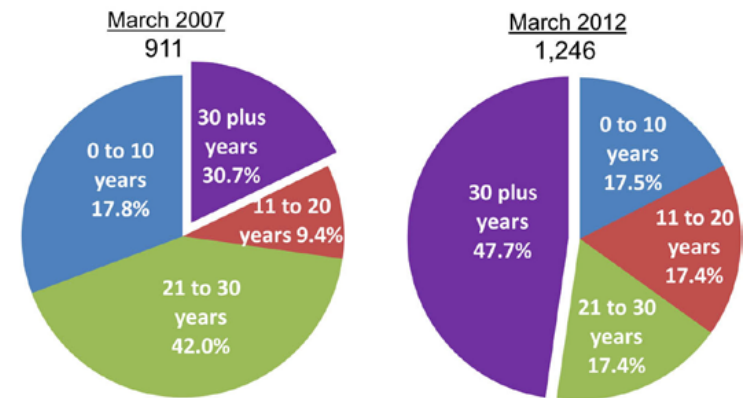
Pre-owned Business Jets For Sale By Average Age



Business Jet Full Sale Transactions U.S. FAA Financial Documents Financed vs. Cash*



Pre-owned Business Turboprops For Sale By Average Age



Евро 2012: взгляд с двух сторон

До главного европейского футбольного события остается неделя, и во всех польских городах, где будет проходить первенство, уже наблюдается приятная атмосфера предстоящего Мундиаля. Приятно в двойне, что на перронах аэропортов уже можно наблюдать достаточное количество бизнес-джетов с нашими соотечественниками, которые стараются совместить предстоящий турнир с отдыхом в Центральной Европе. Многие из тех, с кем нам удалось поговорить, не скрывают своей радости в предвкушении предстоящих баталий и готовы поддерживать нашу сборную даже в товарищеских матчах (рейсы были организованы и в Женеву и Цюрих, где мы сыграли с Литвой и Италией).

Несмотря на то, что полет бизнес-джетом, удовольствие далеко не дешевое (так, полет на Bombardier Challenger 850 обходится в среднем в 2500 евро на одного человека) русская речь все чаще слышится в польских городах, прежде всего во Вроцлаве, Гданьске и Познани. Как нам прокомментировал управляющий директор одного из крупных отелей Вроцлава, количество брони, поступившее из России, на данный момент составляет 65 процентов от общего количества номеров. При этом люксовые номера куплены россиянами за три месяца до начала Игр. А Министерство туризма Польши сообщает, что по их данным наши соотечественники оставляют в польской казне не менее 60 млн. евро. А по количеству приобретенных билетов на игры Евро 2012 мы занимаем почетное третье место, пропуская вперед только шведов и немцев (вот бы нам так и сыграть).

Авиационные власти Польши, которые подняли определенную шумиху за месяц до начала Чемпионата, сейчас довольны ситуацией, сложившейся в сегменте бизнес-перевозок в период проведения

Евро. «Операторы очень серьезно отнеслись к нашим рекомендациям относительно сроков подачи заявок на слоты и базирования в период Евро 2012. Сейчас мы имеем прозрачную картинку полетов по дням, можем оперативно принимать решения по выдачам «срочных» слотов и выделению дополнительного персонала для обслуживания рейсов», - комментируют в Министерстве инфраструктуры и транспорта Польши. Основная нагрузка на аэропорты ляжет с 5 по 7 июня, когда ожидается прибытие официальных делегаций, а также глав некоторых государств, но в Польше даже не планируют вводить режим закрытого неба и ограничивать полеты регулярных авиалиний.

Напомним, что ранее, в связи с большим количеством предварительных заявок на полеты бизнес-джетов в период проведения Чемпионата Европы и для удовлетворения потребностей всех желающих посетить игры с помощью операторов деловой авиации, польские авиационные власти назначили уполномоченного агента по работе с клиентами - компанию Excel handling.

Excel handling является самым крупным провайдером услуг в сегменте бизнес-перевозок Польши. Эта компания единственная в стране, которая владеет собственными FBO в аэропорту Варшавы и Кракове. Компания специализируется на услугах, связанных с наземным обслуживанием, включая топливообеспечение, от небольших частных самолетов до «литерных» рейсов. В сутки по всей Польше компания обслуживает до 100 рейсов бизнес авиации. Основными принципами работы по распределе-



нию слотов в период Евро 2012 для компании Excel handling стала полная прозрачность подаваемых документов. Во флайт-плане должны быть четко указаны: тип самолета, регистрационный номер и номер дублера, точное количество пассажиров, «реальное» расписание прилета и вылета. Для всех прилетающих самолетов время нахождения на перроне аэродрома не будет превышать двух часов (это касается аэропортов Варшавы, Кракова, Вроцлава, Гданьска и Познани).

Достаточно корректно авиационные власти Польши подошли и к формированию ценовой политики. Никакого значительного повышения стоимости на наземные услуги не наблюдается (аэропортовые сборы и топливные тарифы остались нетронутыми), за исключением, пожалуй, мелочей: количество топли-

продолжение ►

ва нужно букировать заранее и предоставлять более полную информацию о количестве пассажиров, так как уже сейчас существует небольшая проблема с транспортом, доставляющим пассажиров с самолета в терминал. Но и эту проблему администрации аэропортов обещает решить к началу первых матчей.

В Украине ситуация с обслуживанием бизнес-джетов была с самого начала предсказуема. Специально для Евро 2012 года были построены и модернизированы терминалы крупнейших аэропортов страны с одной стороны, а с другой, в этот период был запущен режим «открытого» неба. Этим украинские власти разрешили иностранным авиакомпаниям с 15 мая по 15 июля выполнять нерегулярные полеты в стране. Согласно приказу Мининфраструктуры, иностранные авиакомпании, имеющие соответствующие лицензии, получают возможность с 15 мая по 15 июля 2012 г. выполнять нерегулярные полеты в Украину

и в пределах страны для перевозки футбольных команд, болельщиков, представителей национальных футбольных ассоциаций, УЕФА, а также теле- и радиовещательных компаний.

Директор юридической компании Spektr law firm Ольга Спектор отмечает, что «открытие воздушного пространства Украины на время Евро-2012 является односторонним волеизъявлением органов государственной власти нашей страны и не влечет за собой никаких подобных обязательств со стороны других государств перед украинскими авиаперевозчиками. Кроме того, данное решение никак не отразится на возможности украинских пассажиров свободно пользоваться услугами тех международных компаний, которые получают возможность осуществлять авиаперевозки, поскольку европейским авиакомпаниям запрещается продавать билеты на свои рейсы на территории Украины. То есть, иностранцы будут возить только иностранцев».

По информации Нацагенства по подготовке и проведению Евро-2012 и реализации инфраструктурных проектов (Укревроинфрапроект), по состоянию на середину апреля, предварительно были согласованы слоты на выполнение иностранными авиаперевозчиками чартерных рейсов с 1 июня по 2 июля для аэропорта «Борисполь» - 130 рейсов, для аэропорта «Львов» - 128 рейсов, для аэропорта «Донецк» - 62 рейса, «Харьков» - 272 рейса и для аэропорта «Киев» (Жуляны) – 50 рейсов.

Украинские бизнес-перевозчики не очень обрадовались инициативе Мининфраструктуры «открыть»

небо. Их реакция вполне понятна – решение ведомства предоставляет преимущество исключительно иностранным компаниям, украинские же самолеты свободно бороздить небо Европы не смогут.

Украина действительно долго ждала этого чемпионата. И прекрасным подарком для всех болельщиков станет финал Евро 2012, который пройдет 1 июля в Киеве. Кстати, организационный комитет «Евро-2012 Украина» прогнозирует прилет около 220 самолетов 1 июля в день финального матча чемпионата Европы по футболу в международный аэропорт «Борисполь».

«Мы ожидаем, что в день финала «Борисполь» примет 220 самолетов и столько же отправит в тот же день. Нагрузка на аэропорт увеличится на 25% по сравнению с сегодняшней обычной его работой», - прокомментировал директор оргкомитета Маркиян Лубкивский. Он также отметил, что нагрузка на аэропорт «Львов» увеличится на 200% по сравнению с обычными показателями, а в день матча «Германия – Португалия», 9 июня, в город прилетит около 60 самолетов. В Донецке, по данным директора оргкомитета, нагрузка на аэропорт увеличится на 150%, а в Харькове - на 200%.

Лубкивский уверен в том, что аэропорты справятся с такой нагрузкой. Отметим, что по данным Государственной пограничной службы Украины, на аэропорты ляжет наибольшая нагрузка во время проведения чемпионата. Она прогнозирует прибытие около 23 тысяч болельщиков в аэропорт «Борисполь» в дни матчей чемпионата Европы по футболу. Что ж, власти обеих стран старательно готовились в этому спортивному празднику, и будем надеяться, что транспортные вопросы не будут препятствием на пути болельщиков и команд.



ОНАДА – успех в объединении

В середине марта текущего года на очередном Общем собрании Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) произошли существенные кадровые перестановки. О текущей работе и о планах на будущее BizavWeek рассказывает Председатель Правления ОНАДА **Александр Анатольевич Кулешов**.

Александр Анатольевич, неподдельный интерес, который вызывает работа национальных ассоциаций в Европе и Америке, был ярко выражен в ходе работы последней женеvской выставки EBACE 2012. Какие конкретные шаги, по Вашему мнению, необходимо сделать в ближайшее время для реальной популяризации отечественной ОНАДА, прежде всего в России?

ОНАДА была создана с целью представления и защиты интересов ее членов, организации работы по формированию рынка деловой авиации в России и его развитию, созданию условий для успешной предпринимательской деятельности компаний-участников рынка деловой авиации. Уровень популярности ОНАДА как общественной организации напрямую зависит от уровня развития отрасли, в данном случае, деловой авиации в России.

В настоящее время рынок деловой авиации проходит стадию становления. Сформированы основные составляющие отрасли – операторы воздушных судов бизнес класса отечественного и зарубежного производства, аэропортовая инфраструктура, система продаж авиаперевозок, обслуживающие компании, появилась конкурентная среда. По мере развития отрасли повышается интерес участников рынка к



объединению, что реализуется в участии в ОНАДА. За последние 2 года количество членов ОНАДА выросло более чем в 3 раза.

Какие первоочередные задачи, по Вашему мнению, ассоциации необходимо решать в первую очередь в 2012 году?

- Продолжение проводимой в последние годы работы по идентификации ОНАДА в России и за рубежом как общественной организации, представляющей интересы всех участников авиационного рынка деловой авиации России.

- Расширение участия ОНАДА в различного рода отраслевых мероприятиях.
- Привлечение новых членов в Ассоциацию, особенно из числа региональных компаний – участников рынка, создание региональных отделений Ассоциации.
- Совершенствование структуры и системы управления Ассоциацией, поиск новых путей и механизмов достижения целей и решения задач Ассоциации.
- Расширение кооперации с международными авиационными организациями и продолжение участия в качестве действительных членов в ЕВАА и ИВАС.
- Реализация в полной мере плана работы Ассоциации на 2012 год.
- Приведение Устава Ассоциации в соответствие с решениями Общего собрания.

Во многих странах национальные ассоциации реально лоббируют интересы всех игроков рынка деловой авиации в самых верхних эшелонах власти. Как обстоит ситуация в России? Когда ОНАДА реально займется самой важной проблемой - выходом на диалог с властями, прежде всего авиационными?

ОНАДА с момента своего создания активно взаимодействует с органами государственной власти и, в частности, с авиационной властью РФ. Это в интересах обеих сторон, так как реализуется обратная связь общества и власти. Тесные связи установились у Ассоциации с комитетом по транспорту Государственной Думы, Общественной палатой при Президенте РФ, Минтрансом и Росавиацией, Минпромторгом и т.д.

продолжение ►

В январе состоялось общее собрание ОНАДА, где рассматривался вопрос, касающийся внесения изменений в устав. Не могли бы Вы подробнее рассказать об этом?

Большинством участников собрания были внесены изменения в Устав ОНАДА, определяющие и расширяющие понятие действительного членства в Ассоциации. Ранее действительными членами могли быть только операторы и собственники хотя бы одного воздушного судна. Сейчас действительными членами также могут стать организации, осуществляющие свою деятельность в области деловой авиации и предоставляющие услуги операторам, эксплуатантам, собственникам деловых самолетов или вертолетов. Такое решение было принято на очередном Общем собрании Членов ОНАДА 16 марта 2012 года. Это не противоречит основополагающим принципам построения подобных Ассоциаций в других странах.

Многие аналитики рынка утверждают, что ОНАДА в нынешнем своем виде - это ассоциация эксплуатантов. Согласны ли Вы с такой формулировкой?

В России уже давно существует уважаемая организация - Ассоциация эксплуатантов, объединяющая в своих рядах авиакомпания, имеющие свидетельство эксплуатанта, выданное авиационными властями РФ. В сфере бизнес-авиации ОНАДА - ассоциация операторов, собственников воздушных судов, организаций, осуществляющих услуги в сфере бизнес-авиации, а также других компаний, разделяющих цели и задачи Ассоциации. Мы видим свою задачу в объединении усилий всех компаний, осуществляющих свою деятельность в области деловой авиации России в формировании и развитии конкурентоспособных услуг и работ.



В 2011 году ОНАДА активно работала над проектом аккредитации авиаброкеров. Как проходит аккредитация брокеров сегодня? Появились ли новые члены, и оправдывает ли себя данная работа по этому направлению?

С порядком аккредитации брокеров можно ознакомиться на сайте Ассоциации. Процесс отработан. Все большее количество брокеров заявляют на аккредитацию. Это своего рода добровольная сертификация, что повышает качество работы отрасли по данному направлению. В рамках Ассоциации действует комитет брокеров, который совершенствует механизмы функционирования данной услуги, а также задача которого состоит в помощи при разрешении конфликтов, споров между участниками рынка.

Следует отметить, что Ассоциацией разработано и действует Положение по аккредитации аудиторов производственно-финансовой деятельности

операторов (эксплуатантов), осуществляющих летно-техническую и коммерческую эксплуатацию воздушных судов. Это новое направление совершенствования работы в отрасли.

Какие мероприятия ОНАДА запланировала на 2012 год?

В 2012 году мы планируем провести несколько важных мероприятий. Безусловно, мы традиционно поддерживаем выставку JetExpo, которая состоится в сентябре этого года, и в рамках которой уже в третий раз будет организован коллективный стенд для брокеров и операторов деловой авиации. Осенью этого года планируется второй форум деловой авиации в Уфе, а в декабре – масштабный форум в Сочи в рамках подготовки к Олимпийским играм 2014 года. И прежде всего, мы ждем всех на форуме деловой авиации 4 июня в Москве, организатором которого выступает АТО в партнерстве с ОНАДА.

Горячий сезон высокой кухни

Вошедшее в свои законные права лето, как и предшествующий ему май, уже успели порадовать нас не только первыми солнечными лучами, но и по-настоящему жаркой погодой. Однако, летняя пора, дарящая столько радости и положительных эмоций, для отрасли бортового питания является весьма специфичным и не самым простым сезоном. Об особенностях летнего авиакейтеринга и безопасности авиапитания мы поговорили с бренд-менеджером компании Fly Fusion **Анной Поверенновой**.

Конец апреля и майский “высокий сезон” этого года, по оценкам многих игроков рынка бизнес-авиации, получились одними из самых удачных за последние пять лет. Безусловно, увеличение пассажиропотока

и количества вылетов в день благоприятно сказались и на индустрии авиакейтеринга для деловой авиации. Уровень загруженности производства в некоторые из первых дней мая 2012 достигал почти критической отметки, и все это несмотря на постоянно появляющихся то тут, то там, словно грибы после дождя, новых игроков на рынке бортового питания. Все чаще и чаще на сайтах различных, причем далеко не самых «топовых» и не самых известных, ресторанов Москвы и Санкт-Петербурга можно найти информацию о предоставлении такого типа услуги, как бортовое питание для рейсов бизнес-авиации. Рассматривая данную услугу как не основную, как средство дополнительного дохода, многие забывают о самом главном отличии авиакейтерингового предприятия от обычного предприятия общепита. Оно заключается в том, что в ресторане блюдо сразу же после его приготовления подают гостю, а на фабрике бортового питания подача отсрочена, что заставляет создавать и внедрять особые технологии производства, упаковки и транспортировки блюда. Отсутствие подобных технологий, а также специализированного автотранспорта приводит к многочисленным нарушениям, касающимся не просто качественных или вкусовых особенностей блюд, но и, что гораздо важнее, безопасности питания. Прямым следствием заказа питания в полет у таких компаний или ресторанов являются неприятные последствия, наиболее заметные в летний период.

Удивителен тот факт, что, несмотря на постоянный рост конкуренции между всеми типами предприятий общественного питания, предлагающими данную услугу, и вследствие этого – постоянной борьбы за каждого клиента, качество предоставляемого питания, как и уровень клиентского сервиса, далеко не всегда безупречны. Самое большое количество нарушений связано с такими нюансами, как пригод-

ность и уровень технической оснащенности помещений, отводимых под цеха по приготовлению питания на борт, все те же технологии приготовления и комплектации питания, отсутствие оборудованного транспорта, а также полная неадаптированность предлагаемых блюд под стандарты работы авиакомпаний и требования авиационной безопасности в целом. Теперь только представьте себе, насколько возрастает опасность возникновения пищевых отравлений при данных нарушениях в жаркий летний период!

Во Fly Fusion мы всегда особо трепетно относимся и готовимся к летнему сезону. Уже в конце зимнего сезона шеф-повар компании начинает работу над летним предложением. И тут есть свое «золотое правило»: в нашей компании все блюда летнего меню готовятся при использовании только тех продуктов и ингредиентов, которые не относятся к категории скоропортящихся и не представляют собой благоприятную среду для развития бактерий (например, творог, рубленое мясо). Также в нашем летнем меню никогда нет блюд, в приготовлении которых не используется термическая обработка – карпаччо, тартаров, блюд японской кулинарной традиции.

Естественно, мы понимаем, что пассажира деловой авиации достаточно сложно переубедить, а уж тем более отговорить от заказа тех же суши, но наши менеджеры всегда предоставляют подробные рекомендации по вкусовым и технологическим особенностям каждого из выбираемых блюд. Кроме того, калорийность летнего рациона, естественно, исключая те случаи, когда речь идет о длительных



продолжение ►

перелетах, должна быть ниже, чем в холодное время года. Если средняя калорийность зимнего обеда или ужина может доходить до 900 ккал, то ее летний показатель иногда опускается даже до 150-170 ккал. Однако главное, на чем нельзя экономить во время летних полетов, - это, конечно же, питьевая вода – она должна быть заказана не просто в достаточном количестве, но даже с запасом.

В этом году наше летнее меню, помимо легких салатов и холодных и столь освежающих супов, включило и ставший абсолютным хитом в прошлом году раздел блюд из мяса, рыбы, морепродуктов и птицы,



приготовленных на гриле и сервируемых с авторскими соусами от нашего шеф-повара.

Помимо введения летнего меню, в преддверии жаркого сезона мы также осуществляем дополнительные закупки упаковки, в первую очередь термосумок. Последние новинки и разработки в области упаковки тщательно изучаются нашими специалистами за счет посещения специализированных выставок и проведения тендеров среди поставщиков. Кстати, тендеры также проводятся и среди поставщиков всех категорий продуктов. На первое место выходят такие показатели, как стабильность поставок и качество, стоимость же является важным, но не решающим фактором. Но, к сожалению, новых поставщиков у нас все меньше и меньше, и мы отдаем предпочтение уже проверенным партнерам. И это происходит опять-таки из-за колоссального отличия от стационарных ресторанов: одно из ключевых требований в авиационном питании заключается в необходимости использования калиброванных продуктов. Все блюда, будь то мясо или овощи, особенно на рейсах, когда летит значительное число пассажиров, должны выглядеть абсолютно одинаково. К сожалению, добиться от поставщика соблюдения требований не только качества, но и калибровки продукции крайне трудно, что, кстати, отличает российский рынок от западного, на котором индустрия поставки продуктов исключительно для сегмента кейтеринговых и авиакейтеринговых компаний развита очень хорошо.

Также в преддверии лета следует уделить особое внимание логистике, транспортировке питания, а, следовательно, оснащенности и исправности транспортного средства. Например, в прошлом году, в один из самых жарких дней, наша машина с питанием сломалась по пути во Внуково-3. Выходом из по-



ложения стала не только ее оперативная замена, но и повторное приготовление заказанных блюд в целях безопасности – к счастью, у нас было достаточно времени в запасе. В результате, питание было вовремя доставлено на борт, а клиент так ни о чем и не узнал. Также, учитывая особенности московского трафика, особенно в мае и июне, в преддверии массового отпускного режима, мы всегда начинаем транспортировку питания с временным запасом. Все это в очередной раз доказывает: в летний период к вопросу обеспечения бортовым питанием пассажиров необходимо подходить особо тщательно и внимательно, ведь только в этом случае он пройдет беззаботно и для вас, и для ваших клиентов.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе.



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 прибытия

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	38	30	50	48	8	32	48	175
Великобритания	47	135	308	135	13	52	93	455
Франция	99	412	337	54	20	124	196	464
Италия	45	86	86	83	21	59	101	222
Австрия	29	5	27	24	2	2	27	82
Швейцария	24	68	117	31	2	14	26	121
Россия	93	39	216	269	1	104	31	650

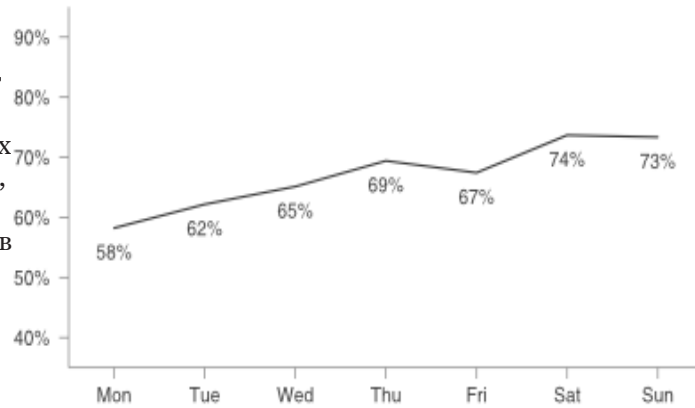
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	25	4	7	3	2	2	12	33
Великобритания	4	55	17	0	1	2	2	33
Франция	9	15	26	10	3	7	9	18
Италия	7	1	12	6	0	3	4	7
Австрия	2	3	4	0	3	1	2	6
Швейцария	6	2	16	6	3	8	5	11
Россия	4	3	5	0	3	2	5	12

Индекс наличия свободных самолетов

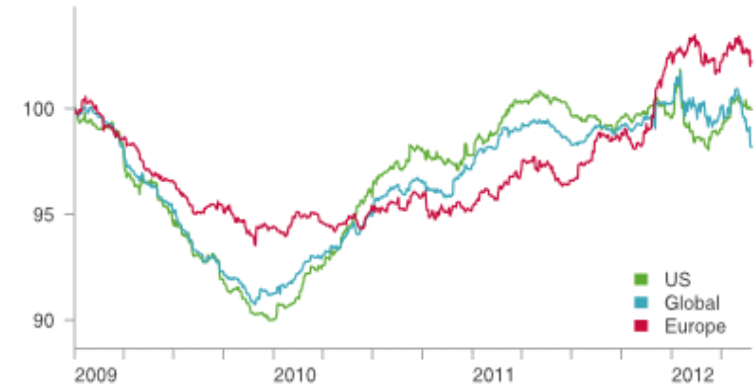
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

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	€ 1 716	€ 1 662	€ 1 621
Cessna Citation Excel	€ 2 885	€ 2 769	€ 2 799
Bombardier Challenger 604	€ 4 992	€ 4 729	€ 4 756

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 20 Cessna Citation Jet, 27 Cessna Citation Excel и 38 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прибытия

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	4
3	Лутон, Лондон	3
4	Ле Бурже, Париж	2
5	Женева	5
6	Фарнборо, Лондон	6
7	Цюрих	8
8	Пулково, СПб	7
9	Манделье, Канны	30
10	Биггин Хилл, Лондон	11

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.