



ФЕВРАЛЬ
23 ДЕНЬ
СОВЕТСКОЙ АРМИИ
И ВОЕННО-МОРСКОГО
ФЛОТА

Эта неделя выдалась праздничной: и хотя 23 февраля считается Днем Защитника Отечества, он в нашей стране традиционно стал мужским днем. Редакция BizavNews & Week по-мужски поздравляет всех наших читателей, имеющих отношение к этой дате!

Наиболее значимым событием на этой неделе стала публикация отчета Ассоциации производителей авиации общего назначения о поставках самолетов в 2010 году. Как и следовало ожидать, поставки по сравнению с 2009 годом сократились, но общий доход всех производителей немного вырос. Это обнадеживает, к тому же эксперты прогнозируют, в нынешнем году мы наконец увидим рост производства.

В России, кроме празднования 23 февраля, под конец недели в СМИ развернулась дискуссия о том, как будет добираться правящий тандем в Шереметьево. Выдвигались разные предположения, от самого «демократичного» (на «Аэроэкспрессе») до вполне реального, на вертолетах. Промежуточное решение, то есть, как и прежде во Внуково, на машинах, москвичи даже боятся себе представить. В этом случае прошлогодний «коллапс» с ремонтом Октябрьского моста покажется небольшим дорожным затруднением. Ждать осталось не так долго – 15 апреля будет ясно, как наша власть относится к своим «подданным».



Рынок гражданских вертолетов готов к росту

Американский аналитик Брайан Фоли считает, что поставки гражданских вертолетов в скором времени вырастут. Основанием для этого стало восстановление мировой экономики с одной стороны и сокращение военных расходов с другой.

стр. 7



Поставки упали, но разворот ожидается в 2011

21 февраля 2011 года Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) объявила о мировых поставках в 2010 году и стоимости самолетов авиации общего назначения.

стр. 8



О полетах над Москвой

Ранее во Внуково ни президент, ни премьер на вертолетах не летали, но для Шереметьево, по мнению экспертов, это станет наиболее правильным решением, позволяющим избежать коллапса на Ленинградском шоссе.

стр. 9



Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:

индекс спроса: + 3,66%; индекс стоимости: +0,86%

В выпуске информация с 21 по 27 февраля 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.



Ждем американские Embraer'ы



21 февраля 2011 г. Embraer открыл свой первый завод окончательной сборки самолетов, расположенный в Соединенных Штатах. В Международном аэропорту Мельбурна, штат Флорида, построен новый ангар площадью 7500 квадратных метров и современный окрасочный цех. Выйдя на крупнейший в мире рынок, сборочное предприятие бразильского производителя на начальном этапе будет выпускать Phenom 100.

“Торжественное открытие первого завода в США в Мельбурне является важной вехой для компании в том смысле, что мы стали ближе к нашим клиентам и крупнейшему мировому рынку”, сказал президент и исполнительный директор Embraer Фредерико Флери Курадо (Frederico Fleury Curado). “Завод в Мельбурне является кульминацией 32-летней истории партнерства, присутствия и инвестиций нашей компании в Соединенных Штатах и во Флориде, которая на протяжении всего этого времени была полезной и взаимной”.

“Я очень рад, что Embraer выбрал Флориду, чтобы открыть свой первый завод США”, сказал губернатор штата Флорида Рик Скотт. “Приход Embraer дал 200 высококвалифицированных рабочих мест, и это

является доказательством того, что Флорида открыта для бизнеса”.

В мае 2008 года Embraer выбрала г. Мельбурн в качестве места для новой производственной площадки для сборки деловых самолетов, площадью 14 тысяч квадратных метров и с инвестициями в 50 млн. долл. США. В декабре того же года компания начала первый этап строительства - возведение ангара и цеха покраски - которые были завершены строго по графику в первом квартале 2011 года.

Второй этап строительства, во время которого будет возведен Центр обслуживания клиентов, уже начался. После сдачи этого объекта клиенты смогут здесь скомпоновать интерьер самолетов семейства Phenom, Legacy и Lineage с помощью 3D-технологий последнего поколения и используя обширную коллекцию отделочных материалов. Этот объект планируется завершить к поставке первого Phenom 100, произведенного в США, то есть в четвертом квартале 2011 года.

В 2010 году компания произвела и поставила 126 самолетов семейства Phenom клиентам во всем мире.

1-ый международный форум



Развитие аэропортов в России и СНГ

22—23 марта 2011

Мариотт Гранд Отель, Москва

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
Новопорт



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	Специальная сессия о перспективах развития аэропортов в Украине и Казахстане
Интерактивная дискуссия	Инновационные методы в оптимизации производственных процессов
Обзор и практические примеры успешного управления аэропортами и достижения	Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории
максимально 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

Airport

FAA признала Legacy 650

Embraer Legacy 650 получил наконец сертификат от Федерального управления авиации США (FAA). С октября 2010 года бизнес джет имеет разрешение на эксплуатацию от Бразильского национального агентства гражданской авиации (ANAC) и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA).

“Embraer имеет один из наиболее полных в отрасли производственных портфелей в сегменте деловых самолетов”, сказал исполнительный вице-президент Embraer по деловым самолетам Луис Карлос Аффонсо. “Этот важный сертификат для нашего нового бизнес джета Legacy 650 открывает компании путь не только на рынок США, но и в ряд других стран, которые требуют сертификации FAA”.

Legacy 650 может осуществлять трансатлантические перелеты: с четырьмя пассажирами максимальная дальность составляет 3900 морских миль (7223 км), а с восемью пассажирами – 3840 морских миль (7112 километров), включая аварийный запас топлива в соответствии с NBAA IFR. Такое значительное увеличение дальности полета стало возможным благодаря существенной модификации Legacy 600, включая усиление крыльев и шасси, применение переработанной, полностью автоматизированной топливной системы с большими баками и новых, более эффективных и мощных, двигателей Rolls-Royce AE 3007A2. Также новый самолет получил авионику Honeywell Primus Elite. Усиленное шасси позволило увеличить максимальный посадочный вес самолета до 44902 фунтов (20000 кг), что позволит операторам быть более гибкими при планировании рейсов.

Legacy 650 и Legacy 600 переняли некоторые важные качества от популярной региональной платформы ERJ 145 такие как, низкий расход топлива и операционные расходы, простоту обслуживания и высокую надежность.



Триста трехсотых

17 февраля 2011 Bombardier отметил важную веху программы производства бизнес джетов Challenger 300 – ввод в эксплуатацию трехсотого самолета. Самолет был передан неназванному североамериканскому клиенту в штаб-квартире Bombardier Aerospace в г. Дорваль. Представители заказчиков, руководители и сотрудники 1000-го коллектива компании, собирающего самолеты Challenger, пришли отметить это событие.

“Быстрый рост мирового флота Challenger 300 является свидетельством отличной репутации этой молодой самолетной платформы по соотношению характеристик и надежности. Дальность и размеры салона этого самолета делают его идеальным бизнес-инструментом для региональных перевозок”, сказал президент Bombardier Business Aircraft Стив Ридольфи. “В нас вселяют надежду компании, которые признают большое значение деловой авиации и предпочитают инвестировать в наши продукты”.

Challenger 300 - это первый настоящий самолет суперсредней размерности, который может предложить трансконтинентальную дальность полета и отличное соотношение большой дальности и высокой крейсерской скорости с восемью пассажирами на борту. Он может пролететь из Лос-Анджелеса в Нью-Йорк с полной нагрузкой и без посадки, а его высокие взлетно-посадочные характеристики позволяют ему работать с полосы длиной 4810 футов (1466 м).

Challenger 300 обеспечивает наилучшее соотношение характеристик и стоимости в своем классе в сочетании с коэффициентом надежности, превышающем 99,7%. По этому показателю самолет превзошел ожидания клиентов. Самолет был введен в строй в 2004 году.



У Дональда Трампа новый самолет

Известный медиамагнат Дональд Трамп купил себе еще один самолет, больше прежнего. Сейчас у него есть Boeing 727, но на этой неделе Трамп сообщил о приобретении в два раза большего самолета - Boeing 757. Хотя магнат не говорит о стоимости нового приобретения, журналистам стала известна приблизительная цена – около 100 млн. долларов. Интересно, что продавцом этого самолета стал совладелец Microsoft Пол Аллен.

“Я купил большой самолет,” сказал Трамп. “Сейчас он проходит модернизацию и будет готов к эксплуатации в течение месяца”.

Еще не известно, будет ли он также роскошен, как 727, в салоне которого бархатная обивка, позолоченные детали интерьера и раковина, два конференц-зала, спальня и гостиная на 24 пассажира. Дополнительное пространство нового самолета может Трампу пригодиться, если решит баллотироваться на пост президента в 2012 году. Но решение по поводу своего участия в президентских выборах от Республиканской партии он будет принимать только в июне 2011 г.

Что касается старого Boeing 727, то этот самолет был выставлен на продажу в 2009 году и не продан до сих пор. Запрашиваемая цена в 2009 году составила \$ 8 миллионов долларов. По словам брокера, который продает 727-й, владелец рассматривает все разумные предложения по покупке этого 43-летнего самолета. Но авиационные эксперты сомневаются, что 727-й будет продан за вменяемые деньги. Он старый, шумный, неэкономичный, хотя Трамп говорит, что самолет модифицирован, чтобы соответствовать самым высоким требованиям по уровню шума. Скорее всего, Дональд Трамп по-прежнему будет оставаться его владельцем.



Авиаторы Самары хотят программу развития малой авиации

Самарские депутаты обратились к губернатору с просьбой разработать и принять целевую программу развития малой авиации на 2012-2015 годы. Наблюдатели говорят, что вкладываться в развитие этого сектора экономики весьма перспективно и своевременно.

Сначала инициаторами обращения к губернатору стали самарские авиастроители и вышли с этим вопросом на заседание комитета по промышленности самарской губдумы. Как следует из письма директора одной из авиастроительных компаний Самарской области Олега Пушкарева, существовавшая ранее в области с 2001 по 2008 годы программа развития малой авиации была весьма эффективна. Но во время мирового финансового кризиса, добавил представитель регионального минпрома, программа была переведена в статус ведомственной в целях

экономии и сейчас она не финансируется. Хотя вопрос ее возобновления в полном объеме не исключен.

- Во время действия целевой региональной программы все производители области, а их порядка 11, выпускали 11-12 самолетов в год, - говорит заместитель директора одной из самарских авиастроительных организаций Александр Колыш. - Сейчас эта цифра на уровне 3-4 самолетов в год. При этом отчисления налогов в бюджеты всех уровней до кризиса составляли 2 -9,5 миллиона рублей. При вложении в программу около 16 миллионов рублей за семь лет бюджеты всех уровней получили в три раза больше.

В свою очередь областные депутаты высказали ряд замечаний. Председатель комитета по промышленности, связи и торговли самарской

губдумы Олег Борисов считает, что для более эффективной работы компаниям следовало бы объединиться. Поскольку 11 предприятиям такой узкой отрасли как малая авиация в области достаточно тесно. Кроме того, по мнению парламентариев, следует попросить областные власти снизить обременительный земельный налог для аэропорта в Смышляевке, который принимает малые воздушные суда, и способствовать его переводу из федеральной в областную собственность.

- Развитие малой авиации очень перспективно, - говорит ведущий эксперт одной из управляющих финансами компаний Дмитрий Баранов. - В развитых странах ее выпуск составляет весьма существенную долю во всем авиастроении. У нас постепенно либерализуется использование воздушного пространства. Так, в прошлом году, был введен уведомительный порядок его использования, вместо разрешительного. Ожидаются и другие изменения направленные на облегчение полетов, в том числе и малой авиации. Поэтому, чтобы не потерять темп, необходимо озаботиться производством малых летательных аппаратов, тем более что в стране есть весьма существенный задел по этой тематике, есть научный и технологический потенциал.

По мнению эксперта власти в рамках программы могут предоставлять различные льготы производителям малых летательных аппаратов, выступать гарантами для получения производителями средств на развитие, взять на себя, хотя бы частично, подготовку кадров, создание необходимой инфраструктуры для развития малой авиации в регионе.

Источник: Российская газета



Gulfstream'ы полетят в Австралию

Компания Gulfstream Aerospace представит на международном австралийском авиасалоне Avalon 2011 три своих бизнес-джета.

В период с 1 по 6 марта на стационарной экспозиции в аэропорту Авалон будут выставлены как средне-, так и крупногабаритные бизнес-джеты. В их число войдут высокоскоростная модель Gulfstream G150 с широким салоном, крупногабаритная дальнемагистральная модель Gulfstream G450 и крупногабаритная модель Gulfstream G550 со сверхвысокой дальностью полета. На шестидневном авиасалоне будут присутствовать сотрудники отдела продаж компании, включая старшего регионального вице-президента направления международных продаж Роджера Сперри (Roger Sperry) и вице-президента Азиатско-Тихоокеанского региона Джейсона Аковенко (Jason Akovenko).

“Авиасалон Avalon 2011 предоставляет нам возможность продемонстрировать как способности нашего среднегабаритного самолета, так и перспективные возможности наших крупногабаритных моделей, - сказал Роджер Сперри. - Например, модель G150 получила разрешение Федерального управления гражданской авиации (FAA) и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) на крутую глиссаду, что означает ее способность осуществлять посадку и взлет в сложных условиях некоторых аэропортов, включая аэропорт Лондон-Сити. Модель G550 может пролететь от Авалона до Анкориджа без дозаправки, а G450 может спокойно доставить восьмерых пассажиров из Авалона в Гонконг. Нам хотелось бы показать клиентам, что мы располагаем широким ассортиментом самолетов и всегда сможем подобрать модель, соответствующую их индивидуальным потребностям”.



Крупногабаритные модели компании Gulfstream, включая модели G450 и G550, пользуются в Австралии особой популярностью. Самолет G550 оснащен улучшенными турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce BR710 и может преодолевать расстояние до 6750 морских миль (12 501 км) на скорости 0,80 Маха и развивать крейсерскую скорость до 0,87 Маха. Благодаря возможности совещать дальние перелеты самолет G550 может легко доставить пассажиров из Вашингтона, округ Колумбия в Дубай, из Лондона в Сингапур или из Токио в Париж. Модель G550 известна своими современными технологиями и удостоена награды Robert J. Collier Trophy Национальной ассоциации воздухоплавания, самой престижной награды в области авиационной промышленности Соединенных Штатов.

Самолет Gulfstream G450 - прямой потомок знаменитой модели серии GIV, самой продаваемой

модели бизнес-джета в мире. Один из самых надежных самолетов в своем классе G450 недавно получил увеличенную грузоподъемность и улучшение летно-технических характеристик. Его максимальная крейсерская скорость составляет 0,88 Маха. Он может перевезти восьмерых пассажиров на расстояние до 4350 морских миль (8056 км) на крейсерской скорости 0,80 Маха.

Самолет G150, оснащенный двумя экономичными двигателями Honeywell TFE731, предлагает самые лучшие летно-технические характеристики в классе среднегабаритных моделей, обеспечивая дальность полета до 3000 морских миль (5 556 км) на скорости 0,75 Маха. Он также располагает наиболее комфортабельным в своем классе салоном. Размеры его широкого фюзеляжа позволяют стоять в салоне во весь рост, а также организовать в нем достаточно просторный проход и большое пространство для головы и ног сидящих пассажиров.

Do you speak English?

С 5 марта в России могут быть отстранены от работы большая часть авиадиспетчеров, обслуживающих международные рейсы. Это связано со вступлением в силу новых требований свободного владения английским языком для пилотов и диспетчеров гражданской авиации на международных линиях. Об этом накануне заявил в Калининграде глава профсоюза авиадиспетчеров России Олег Бабич на встрече со спикером Совета Федерации Сергеем Мироновым.

По словам Бабича, по официальной статистике, лишь 54% диспетчеров отвечают требованиям владения так называемым “четвертым уровнем” английского языка. “В московском авиаузле только 52% диспетчеров владеют “четвертым” уровнем английского языка. Эти диспетчеры обслуживают половину всего воздушного движения в стране, а также так называемые литерные рейсы, которые перевозят руководство государства”, - сказал Бабич. По его словам, оставшиеся диспетчеры физически не способны справиться с той задачей, которая будет на них возложена в случае, если руководство государства не примет мер в связи с наступлением этой даты. “Даже если временно перерабатывать, там и так особо вредные условия труда, люди работают на износ, учитывая средний возраст диспетчеров, около 50 лет, это все кончится плачевно, - сказал Олег Бабич. - Мы все слышали и знаем о трагедии Боденского озера, как все это произошло - в результате перенагрузки на диспетчера, он из-за усталости не смог вовремя сориентироваться и развести два воздушных судна”.

Глава профсоюза авиадиспетчеров также заметил, что в отношении летного состава ситуация еще более плачевная. По данным профсоюза пилотов, которые привел Бабич, даже в ведущих авиакомпаниях, новым требованиям соответствуют порядка 30-



35% пилотов, работающих на международных линиях. “Это грозит вообще непонятно какими последствиями”, - подчеркнул Олег Бабич.

Также профсоюзный деятель отметил, что Китай, где ситуация со знанием языков среди диспетчеров и пилотов гражданской авиации тоже внушает опасения, обратился с официальным заявлением о переносе срока вступления новых правил на 3 года. “Непонятно, почему Российская Федерация, зная эту ситуацию, довели до того, что через 2 недели у нас в отдельных местах может просто прекратиться воздушное сообщение”, - посетовал Бабич.

В настоящее время в России для обслуживания международных рейсов используется два языка - русский и английский. Требования к переходу на фактически свободное владение английским языком для авиадиспетчеров и пилотов во всех странах были приняты в 2008 году. Россия, в числе ряда других государств, попросила трёхгодичную отсрочку, которая истекает 5 марта 2011 года.

Источник: ИА REGNUM

Куда податься из Египта

На частных самолетах из страны отбыли не только предприниматели, но и, предположительно, чиновники, близкие к бывшему президенту Египта Хосни Мубараку. Правительству Египта принадлежат 9 самолетов типа Gulfstream.

К вывозу из Египта туристов, предпринимателей и особо важных лиц подключились также авиакомпании Объединенных Арабских Эмиратов и стран Европы. После начала протестов в феврале 2011 года, авиакомпании, работающие в регионе, выполняли по 10-20 рейсов в сутки, перевозя до полутора тысяч пассажиров ежедневно. Самыми востребованными были рейсы на Кипр, в Дубай, Кувейт, Лондон и другие города Европы. Стоимость чартерного рейса из Египта на Кипр в разгар беспорядков достигала 23-28 тыс. долларов США.

«Беспорядки в Египте заставили бизнесменов задуматься о безопасности своих частных самолетов. Несмотря на то, что мы находимся далеко от водоворота событий, мы получили запросы относительно возможности ставить самолеты на хранение в аэропорту Вильнюса», - говорит Генеральный директор «FL Technics JETS» Дарюс Шалуга.

По утверждению Д. Шалуги, интерес клиентов к Вильнюсу обусловлен соображениями безопасности, удобным географическим положением, а также тарифами аэропорта и создаваемой в Вильнюсе базой по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов деловой авиации типа «Hawker».

По словам Д. Шалуги, база «FL Technics JETS» будет удобна клиентам не только для обслуживания самолетов, но также для их хранения. Вильнюс занимает удобное географическое положение между Россией и Западной Европой - отсюда не более чем за час можно попасть в Москву, Варшаву, Киев, Ригу, Таллинн, Хельсинки, Минск и большую часть Северной, Западной и Южной Европы.



Рынок гражданских вертолетов готов к росту

Американский аналитик в области авиации Брайан Фоли считает, что сегмент гражданских вертолетов в скором будущем сможет начать расти. Такое предположение основано на восстановлении мировой экономики с одной стороны и сокращении военных расходов с другой стороны. А вертолетный рынок в плане взаимного влияния военных и гражданских поставок имеет интересную взаимосвязь.

“Такой дуализм на самом деле хорош для диверсификации перспектив. Когда один сегмент рынка чувствует себя плохо, всегда хорошо иметь еще один, цикличность которого находится в противофазе, чтобы принять удар на себя. В качестве хорошей новости мы видим, наконец, готовность гражданского сегмента вертолетов подняться из нынешнего кризисного состояния”.

Брайн Фоли указывает на недавнюю ситуацию, когда противоположные сегменты рынка (гражданский и военный) уравнивали друг друга. Гражданский рынок корпоративных вертолетов был дискредитирован рецессией и заморозкой кредитных



программ, и покупатели вынуждены были отменять заказы. Но в этот период поставки военных вертолетов были более устойчивыми. Именно поэтому производственные мощности были загружены, и сохранился необходимый темп производства. Хотя в это же время рынок бизнес-джетов упал практически наполовину, так как такой «подушки безопасности» на военном рынке здесь практически нет.

“Имеется интересное разделение между рынками вертолетов гражданского и военного назначения”, говорит Фоли. “Гражданские поставки составляют около двух третей в числе общих поставок, но в денежном эквиваленте это составляет менее одной трети общих доходов. Так, например, для промышленности, чтобы получить равноценный финансовый результат, надо продать много крошечных R-44 гражданским клиентам или только один военный вертолет Bell-Boeing V-22 Osprey. Но сейчас мы вступаем в период разворота, который

характеризуется сокращением военных бюджетов, с одной стороны, и ростом корпоративных прибылей с другой. Такая ситуация должна стимулировать восстановление в оффшорно-нефтяном и транспортно-деловом сегментах, которые являются в гражданском вертолетостроении “и хлебом и маслом”.

Эксперт также отмечает, что вертолеты были одним из последних сегментов авиации общего назначения, на котором отразился кризис. Поэтому стоит ожидать, что восстановление этого сегмента произойдет в числе последних. Фоли считает, что 2011 год войдет в историю как “год минимума”, в котором поставки достигнут нижнего предела. Он также ожидает, что крупные и быстро растущие экономики Индии и Китая, с отсутствием в этих странах аэропортовой инфраструктуры и с высокой вероятностью реализации крупных строительных проектов, созрели для роста вертолетной отрасли.



Поставки упали, но отрасль надеется на разворот в 2011

21 февраля 2011 года Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) объявила о мировых поставках в 2010 году и стоимости самолетов авиации общего назначения.

Выступая на пресс-конференции GAMA, посвященной состоянию отрасли в 2010 году, нынешний председатель GAMA Джон Росанваллон (John Rosanvallon), также являющийся президентом и главным исполнительным директором Dassault Falcon, сообщил, что мировой экономический спад продолжил негативно сказываться на производителях АОН в 2010 году, однако начали проявляться признаки восстановления. “Наша отрасль пережила еще один сложный год, который потребовал от многих производителей продолжать делать осторожные заявления о производственных планах, занятости и разработках новых продуктов”, сказал председатель GAMA. “Однако, несмотря на беспокойство, вызванное спадом, сейчас мы наблюдаем высокие темпы роста ВВП в мировой экономике, а также рост корпоративных прибылей. Это служит хорошим знаком для будущего авиации общего назначения, так как поставки самолетов традиционно отстают от восстановления экономики на один-два года”.

Джон Росанваллон также выделил другие показатели, которые указывают на разворот. Он добавил, что “региональные рынки, кроме Северной Америки и Европы, возглавляют восстановление мировой экономики, налет постоянно растет, и здесь также надо упомянуть два важных налоговых положения США, направленные на восстановление нашей отрасли”.

Но он сказал, что пока продолжают действовать два проблемных фактора – вялый вторичный рынок и

Сегмент	2009 г.	2010 г.	Изменение
Поршневые	963	889	-7,7%
Турбовинтовые	441	363	-17,7%
Бизнес джеты	870	763	-12,3%
ВСЕГО	2274	2015	-11,4%
Стоимость	\$ 19,5 млрд.	\$ 19,7 млрд.	+1,2%

отсутствие стороннего финансирования, особенно в категории средних и легких бизнес джетов, а также турбовинтовых и поршневых самолетов.

А президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс призвал к более эффективному и гибкому партнерству между отраслью и правительством для продолжения экономического роста и создания новых рабочих мест в производстве самолетов авиации общего назначения.

“Мы признаем, что все расходы правительства в настоящее время очень тщательно контролируются. Учитывая степень государственного регулирования в нашей отрасли, сокращение госпрограмм и активности может оказать важное влияние на безопасность полетов, и это должно быть тщательно обдумано, чтобы предотвратить нежелательные последствия,могущиеподорватьнашуотрасль”,сказал Банс. “Но, не смотря на огромный экономический спад в последние годы, производители продолжают внедрять инновации и инвестировать средства в новые продукты”.

Во всех странах поставки самолетов авиации общего назначения сокращались третий год подряд. В

общей сложности в 2010 году было поставлено 2015 самолетов, что на 11,4% меньше общего результата предыдущего года в 2274 самолетов. Тем не менее, стоимость всех поставленных самолетов выросла по сравнению с 2009 годом на 1,2%, до 19,7 млрд. долл. США. 2010 год по этому показателю вошел в тройку лучших годов за всё время. Это стало возможно благодаря поставкам больших и дальних бизнес джетов. В этой части сегмента деловых самолетов ситуация оставалась относительно стабильной в период экономического спада, а количество их поставок даже возросло в 2010 году.

В сегменте поршневых самолетов в 2010 году поставлено в общей сложности 889 единиц продукции, что на 7,7% меньше по сравнению с 963 самолетами в 2009 году. Турбовинтовой сегмент снизился на 17,7%, в 2010 году было поставлено 363 самолета, по сравнению с 441 самолетом в предыдущем году. Сегмент реактивных деловых самолетов снизился на 12,3%, до 763 самолетов по сравнению с 870 самолетами в 2009 году.

[Полный отчет](#) по поставкам в 2010 году
Статистический анализ [GAMA DATABOOK 2011](#) 

О полетах над Москвой

Первые лица государства смогут на вертолетах добираться в аэропорт Шереметьево, куда временно переносят все правительственные рейсы. Ранее во Внуково ни президент, ни премьер на вертолетах не летали, но для Шереметьево, по мнению экспертов, это станет наиболее правильным решением, позволяющим избежать коллапса на Ленинградском шоссе. В то же время, правительственных чиновников уровня министра и вице-премьера доставлять на вертолетах в Шереметьево не планируется. Впрочем, неясным остается то, где в центре Москвы найдутся необходимые вертолетные площадки.

Официальный представитель Шереметьево Роман Генис сообщил GZT.RU, что руководство аэропорта рассматривает возможность приема вертолетов первых лиц. Другие комментарии он предоставить отказался, попросив перезвонить позднее. Пресс-секретарь аэропорта Внуково Сергей Подольский сообщил, что на его памяти не было случаев, чтобы первых лиц государства доставляли во Внуково на вертолетах.

Осенью 2010 года, когда стало известно о предстоящем переводе правительственных рейсов в Шереметьево, эксперты предупреждали, что это может осложнить и без того непростую транспортную ситуацию на Ленинградском проспекте, поскольку проезд делегаций в аэропорт неизбежно приведет к перекрытию магистрали. Кроме того, трудности прогнозировали и в связи с загруженностью самого Шереметьево. Вылеты спецрейсов оттуда вызовут необходимость закрытия неба для обычных пассажирских самолетов. Эксперты считают, что более правильным было бы перевести правительственные рейсы в один из военных аэродромов, расположенных вокруг Москвы.



«Шереметьево», безусловно, столкнется с перегруженностью: при росте числа авиакомпаний будут вводиться ограничения на вылет и прилет на время приема и отправки рейсов специально-летнего авиаотряда «Россия», обслуживающего высших должностных лиц, отметил в интервью BFM.ru генеральный директор авиакомпании Jetalliance East (СП «Аэрофлота» и австрийского Jetalliance Holding) Игорь Чунихин.

«Серьезных альтернатив для «Шереметьево» нет: чартерные рейсы, скорее всего, уйдут в «Домодедово», а деловая авиация перейдет в «Шереметьево». Или, по крайней мере, более активно будет с ним работать. «Шереметьево» в последнее время активно работает над улучшением условий для деловой авиации. Если перевозчикам понравятся условия, то некоторые могут решить остаться в «Шереметьево» и после окончания реконструкции «Внуково», — сказал глава Jetalliance East.

Организация перелетов первых лиц в Шереметьево на вертолетах позволила бы решить проблему с Ленинградкой. Однако эксперты разошлись во мнениях об осуществимости этой идеи.

Военный эксперт Владислав Шурыгин в интервью «Русской службе новостей» выказал мнение, что полеты чиновников на вертолетах в ближайшее время невозможны. По его словам, это связано с небольшим количеством вертолетных площадок в центре Москвы, недостатком современных и надежных вертолетов, способных летать внутри территории Москвы, и отсутствием подготовленных летчиков. Кроме того, эксперт обратил внимание на то, что перелеты первых лиц государства на вертолетах требуют особой системы безопасности, потому что «сбить вертолет в городе, когда он идет на не очень большой высоте, не сложно».

Однако председатель правления Национальной ассоциации деловой авиации России Леонид Кошелев заявил в прямом эфире той же радиостанции «Русская служба новостей», что препятствий для полетов чиновников на вертолетах над Москвой нет. «В правительственном отряде есть топ-квалифицированные летчики и прекрасные вертолеты Ми-8, которые сегодня летают безопасно над Москвой, в том числе. И там продуманы все необходимые меры безопасности. На самом деле, проблем я здесь больших не вижу, — отметил он. — Количество вертолетных площадок не позволяет передвигаться в черте города. Площадка может служить только для того, чтобы улететь из Москвы или прилететь в неё».

Л. Кошелев рассказал, что в настоящее время высшие чиновники государства совершают над Москвой вертолётные перелеты, но это нечастая практика.

С ним согласен глава консалтингового агентства Info-most Борис Рыбак. GZT.RU он сказал, что все условия для доставки первых лиц государства в аэропорт на вертолетах есть. Но сделал ремарку: «Вообще надо аэроэкспрессом ездить, как все нормальные люди делают уже много лет. Ситуация на Ленинградском шоссе плохая: лучше она не будет, хуже — уже некуда. Многие люди годами на Ленинградке не бывали, и правильно делают».

Главный редактор сайта avia.ru Роман Гусаров также считает, что организовать доставку первых лиц в Шереметьево на вертолетах вполне реально. Никаких специальных технологических решений, по словам эксперта, это не потребует.

«Возможность сажать вертолеты в районе Кремля и Белого дома есть, — пояснил Гусаров. — Что касается необходимости „закрывать“ небо над Москвой на время полета первого лица, то небо над Москвой сегодня и так фактически является закрытым. Поскольку в городе расположено много стратегических объектов всякого рода, то непосредственно внутри границ Москвы летают только вертолеты специальных служб — МЧС и МВД. И полеты над Москвой единичны. Думаю, что это не вызовет никаких проблем».

«На мой взгляд, это самое правильное и разумное решение в данной ситуации, — пояснил эксперт. — Транспортная ситуация на Ленинградском шоссе, мягко говоря, не обнадеживает. В случае необходимости доставки первых лиц в аэропорт

его перекрытие фактически приведет к полной парализации половины Москвы, что совершенно недопустимо, и даже непонятно, как это можно организовать на данной магистрали».

С предложением построить дополнительные вертолетные площадки в Москве выступал глава МЧС России Сергей Шойгу сразу после терактов в московском метро. Это, по его словам, позволило бы оперативнее направлять пострадавших с разными травмами в клиники.

В августе 2010 года появилась информация о том, что столичные власти разрабатывают схему размещения вертолетных площадок в городе. По неофициальной информации, вертолетные площадки должны появиться при медицинских центрах, вблизи транспортных магистралей, где часто происходят дорожно-транспортные происшествия, и в составе крупных общественных центров. В частности, сообщалось, что площадки построят на пересечении Звенигородского шоссе и МКАДа и на территории «Москва-Сити».

Несколько лет назад СМИ сообщали о возможности строительства вертолетной площадки на территории Кремля. В 2003 году были проведены испытания, показавшие, что посадка вертолета на Ивановской площади в Кремле возможна. Однако вертолетная площадка там так и не появилась. Как заявил в 2007 году управделами президента Владимир Кожин, этот вопрос больше не рассматривается — помимо того, что Кремль является памятником ЮНЕСКО, там, по словам Кожина, для этого нет инфраструктуры, места для посадки.

А вот в Великобритании очень оригинально подходят



Авианосец «Арк Ройял»

к решению проблемы вертолетных площадок в городе. Как сообщает Times, списанный в декабре 2010 года британский авианосец «Арк Ройял» может обрести новую жизнь в качестве плавучей вертолетной площадки, которая будет расположена на Темзе. Пользоваться ей, как ожидается, будут обеспеченные сотрудники лондонского Сити. По плану обслуживать «Арк Ройял» будут 150 ветеранов операций в Ираке и Афганистане, в том числе инвалиды.

Как пишет газета, вероятно, это единственный способ спасти легендарный корабль, который теперь может превратиться в вертолетную площадку уже в мае 2012 года — как раз к Лондонской олимпиаде. Вот бы поставить напротив Кремля какой-нибудь списанный советский десантный корабль с вертолетной площадкой или вообще французский «Мистраль», чтоб не пугать впечатлительных соседей!

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 21 по 27 февраля 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 21 по 27 февраля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	27	17	11	4	2	15	57	118
Великобритания	20	36	73	40	3	37	39	156
Франция	3	92	67	21	0	20	114	172
Италия	7	34	49	12	3	20	24	143
Австрия	3	12	5	1	0	14	13	40
Швейцария	18	216	40	14	11	26	124	146
Россия	28	48	77	15	6	74	2	281

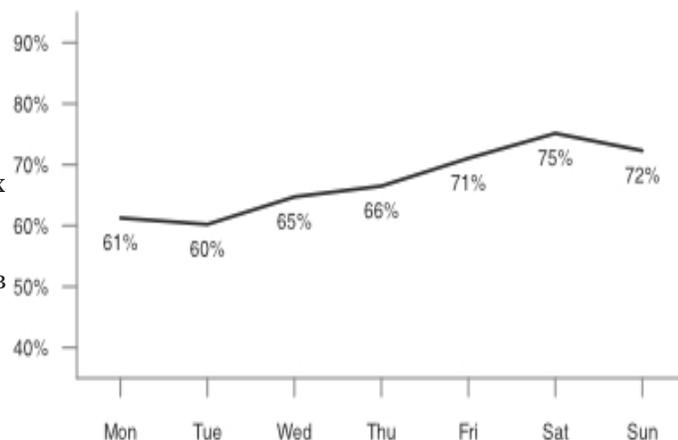
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 21 по 27 февраля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	15	1	1	0	4	6	3	6
Великобритания	10	46	23	3	1	24	0	24
Франция	4	7	8	1	1	5	3	11
Италия	1	1	0	1	1	1	0	2
Австрия	3	0	1	0	3	1	2	0
Швейцария	6	8	2	4	4	11	2	14
Россия	4	1	2	0	2	5	0	4

Индекс наличия свободных самолетов

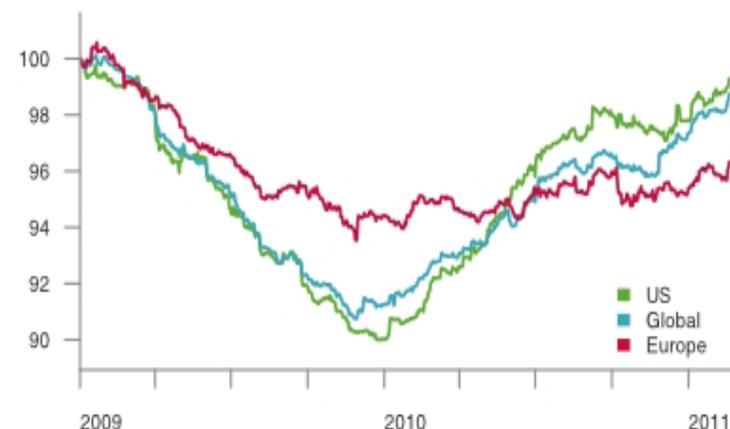
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1552	€ 1518	€ 1508
Cessna Citation Excel	€ 2748	€ 2719	€ 2692
Bombardier Challenger 604	€ 4792	€ 4649	€ 4707

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 31 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Embraer Legacy 600	4
4	Citation CJ2	3
5	Learjet 60	7
6	Citation Mustang	5
7	Challenger 300	8
8	Citation Sovereign	6
9	Citation II	11
10	Hawker 800 XP	10

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