



С 2011 года могут отменить транспортный налог.

В России с 2011 года хотят отменить транспортный налог. Об этом заявил 28 мая 2010 г. на правительственной комиссии вице-премьер Сергей Иванов.

Существующий транспортный налог зависит только от мощности двигателя. Вместо него планируется ввести плату за проезд для машин весом более 12 т и повысить акцизы на топливо.

Объектом налогообложения признаются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, самолёты, вертолёты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

“Идея отмены транспортного налога принадлежит министерству транспорта и сейчас находится на рассмотрении министерства финансов. В целом это направление мы поддерживаем. Но о темпах введения акцизов и отмены транспортного налога сейчас говорить рано. Я думаю, что это будет сделано поэтапно. Какими именно этапами, и какими ставками будет сопровождаться этот переход, пока сказать тоже нельзя”, - сказал Кудрин.

Для владельцев воздушных судов это хорошая новость. Объединенная ассоциация деловой авиации России и РАОПА давно говорят о том, что этот налог был в первую очередь предназначен для развития автодорожной инфраструктуры и основные сборы давали автомобилисты. Авиационный и водный транспорт, включенные в этот налог, очень сильно страдали из-за как раз ориентации на автомобили. Ведь воздушные и водные суда по определению значительно мощнее автомобилей. И расчет его от мощности двигателя очень сильно сдерживал вывод в белую зону владельцев воздушных судов. Если инициатива Правительства будет поддержана законодателями, то можно говорить о том, что задачи, поставленные ОНАДА на прошедшей в апреле конференции, среди которых была отмена транспортного налога, успешно решаются.

Но Государственная Дума в пятницу 4 июня 2010 г. отклонила в первом чтении законопроект о включении транспортного налога в стоимость топлива. Законопроект не был поддержан со ссылкой на то, что в нем нет четкого механизма администрирования такого рода налога, а операции по реализации топлива уже облагаются акцизами.



В Петербурге будет аэропорт бизнес авиации.

Новый аэропорт появится на территории военного аэродрома в Пушкине в 15 километрах от аэропорта Пулково и будет обслуживать самолёты 4-го класса.

стр. 5

ЗАКОНЫ

GPS на каждый самолет.

Департамент транспорта США в четверг 27 мая 2010 г. установил новый срок оснащения оборудованием NextGen воздушного парка авиакомпаний и операторов деловой авиации, а также частных самолетов.

стр. 6

ОТЧЕТ

Показатели Bombardier в 1Q немного упали.

В среду 2 июня 2010 г. на общем собрании акционеров Bombardier Inc. отчиталась о финансовых результатах первого квартала 2010 г., который закончился 30 апреля.

стр. 7

АНАЛИТИКА

Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

В выпуске информация с 31 мая по 06 июня 2010 г.

стр. 9

1952
BURNS
GUITARS
London

DISTRIBUTOR
8(985)7629776
ber@burnsguitar.ru
www.burnsguitars.com

Honeywell исследует двигатели, побывавшие в вулканическом облаке.

Компания Honeywell объявила, что будет исследовать два своих двигателя. Эти двигатели стояли на самолете Dornier 228, который собирал научные данные в облаке пепла от исландского вулкана Эйяфьятлайокудль.



Самолет Dornier 228 оснащенный двумя турбовинтовыми двигателями Honeywell TPE331 во время извержения вулкана Эйяфьятлайокудль осуществлял сбор данных о состоянии воздуха по заказу научного совета по окружающей среде Великобритании. Самолет налетал в общей сложности 10 часов в центре облака и 22 часа в наружных зонах облака. Двигатели были сняты с самолета и переправлены в исследовательский центр Honeywell в Фениксе, штат Аризона, для анализа воздействия пепла на конструкцию моторов.

«У производителей мало информации о последствиях полетов в вулканическом пепле и воздействии его на газотурбинные двигатели. Мы надеемся, что данные, которые будут получены в результате этого исследования помогут определить воздействие таких полетов на двигатель и повреждение его компонентов», сказал вице-президент силовых установок Honeywell Aerospace Рон Дж. Рич. «Это извержение вулкана даст нам возможность проанализировать и систематизировать воздействие вулканического пепла на наши двигатели и в дальнейшем положит основу для разработки новых двигателей и методик сервисного обслуживания».

Кроме того, известно, что в вулканическом шлейфе над Германией летал Falcon 20-5 с двигателями Honeywell TFE-731-5BR Немецкого аэрокосмического центра. А от Британской метеорологической службы на изучение вулканического пепла летал BAe-146 с двигателями Honeywell ALF 502.

В принципе понятно воздействие вулканического пепла реактивные двигатели самолетов. Попадая в двигатель, пепел начнет плавиться, облепляя лопатки турбин и тем самым нарушая прохождение воздушного потока. «Задохнувшись», двигатели глохнут и могут загореться. Первый раз на эту опасность обратили внимание в июне 1982 г., когда у пассажирского самолета «Боинг-747» Британской авиакомпании, летевшего на высоте 12210 м из г. Куала-Лумпур (Малайзия) в г. Перт (Австралия),



внезапно отказал двигатель, а вслед за ним три остальных. Самолет начал падать, и лишь на высоте 4623 м удалось запустить один двигатель, а чуть позже — два других. «Боинг» совершил вынужденную посадку в г. Джакарте (Индонезия). Причиной инцидента оказался пепел, выброшенный в атмосферу в апреле 1982 г. во время извержений вулкана Галунггунг, расположенного рядом с трассами авиалиний между Южной Азией и Австралией.

Во время недавнего коллапса некоторые авиакомпании на свой страх и риск провели испытательные полеты в запретных зонах воздушного пространства. И

никакого воздействия на двигатели своих самолетов не обнаружили. Это потом уже стало ясно, что воздух над Европой закрыли на основе расчетов компьютерной модели распространения облака пепла, которая оказалась некорректной. В тоже время некоторые исследовательские самолеты залетали в реальное облако пепла. Двигатели одного из таких самолетов были сняты и отправлены производителю для исследования.

Но в тоже время были опрометчивые пилоты, которые, несмотря на большой риск отказа двигателей, пролетали сквозь облако вулканического пепла. В результате одного такого случая, описанного в блоге The Wanderer на Times Live, произошло разрушение одного из двигателей Cessna Citation. Пилоту повезло, что второй двигатель не потерял тягу, и удалось совершить благополучную посадку. Это стало довольно дорогостоящим уроком для экипажа. По крайней мере, в будущем эти пилоты скорее всего будут более осмотрительны.



Двигатель Cessna Citation после полета в пепле.



ЕВАА анкетировывает пилотов.

Европейская ассоциация деловой авиации ЕВАА начала интернет-опрос по вопросу вводимых в Европе норм ограничения времени полета (FTL). Материалы этого исследования будут использоваться для составления рекомендации авиационным властям ЕС по поводу регулирования времени полета в деловой авиации.

Исследование проводится в сотрудничестве с ведущим мировым специалистом в области управления усталости в авиации Марком Р. Розекиндом (Mark R. Rosekind). Чтобы аргументировать достоверность результатов опроса не требуется максимальное количество ответов от пилотов деловой авиации.

На сегодняшний день в коммерческих операциях бизнес авиации используются такие же нормы, которые применяются к регулярным авиакомпаниям с некоторыми национальными особенностями. С июня 2012 года вступают в силу новые правила безопасности полетов, в которых вводится ограничение на время полета для всех эксплуатантов коммерческих воздушных судов, и они будут применяться во всей территории Европейского Союза. Национальные отступления разрешены не будут.

До того, как новые правила вступят в силу необходимо убедить регуляторов, что деятельность бизнес авиации просто несравнима с работой регулярных авиакомпаний, и в будущем они не должны работать по одним и тем же правилам. Европейским операторам деловой авиации необходимы правила, которые учитывают их специфические потребности, и при обеспечении безопасной эксплуатации обеспечивали бы гибкость, необходимую для ведения их бизнеса.

ЕВАА уже собрало большое количество анкет пилотов со всей Европы. Это уже гарантирует исследованию необходимую объективность, но всё равно ассоциация хочет услышать больше мнений по этому вопросу. Пилоты, которые пожелают участвовать в опросе могут заполнить анкету на <http://www.alertsol.com/EVAA/>.



Интернет помогает бизнес авиации.

В своем недавнем опросе операторов бизнес авиации интернет-портал PrivateFly.com попробовал выяснить мнение участников рынка по вопросам развития клиентской базы в деловой авиации. Опрос проводился среди 132-х зарегистрированных на портале операторов. Вот некоторые интересные результаты этого исследования:

Как вы думаете, Интернет делает более эффективной индустрию деловой авиации?

Да – 98%

Нет – 2%

Как вы в настоящее время продвигаете свои услуги?

PR – 48%

Рекомендации – 83%

Социальные медиа – 21%

Рекламные интернет сети – 12%

Оптимизация поиска в интернете – 50%

Другие способы – 17%

Способствуют ли панорамные, на 360 градусов, обзоры интерьера самолета улучшению продаж рейсов?

Да – 52%

Нет – 48%

Как распределены заказчики?

Больше прямых клиентов – 33%

Поровну прямых клиентов и брокеров – 24%

Больше брокеров – 43%

Кто больше в прошлом году впервые заказывал рейсы, мужчины или женщины?

Мужчины – 63%

Женщины – 37%

Кто больше в прошлом году летал чартерами, мужчины или женщины?

Мужчины – 68%

Женщины – 32%

Какой сегмент клиентов показал наибольший рост за последние 12 месяцев?

Впервые, особый случай – 12%

Корпоративные клиенты – 68%

Бывшие владельцы или долевые собственники – 20%

Какой фактор является для клиентов наиболее важным при заказе рейса?

Быстро получить стоимость рейса – 17%

Конкурентная стоимость – 69%

Тип и возраст самолета – 5%

Рекордная безопасность – 7%

Другие факторы – 2%

Как Вы думаете, какая сейчас самая важная проблема стоит перед деловой авиацией?

Вопросы окружающей среды – 7%

Спад – 45%

Доступ в аэропорты – 5%

Большое количество конкурентов на рынке – 24%

Привлечение новых клиентов – 10%

Другие проблемы – 9%

Сколько в среднем предложений надо сделать, что бы организовать один рейс?

10 предложений – 39%

20 предложений – 36%

30 предложений – 3%

40 предложений и более – 22%

Какой процент полетов у Вас бывают «пустыми»?

10% – 20% полетов – 12%

20% – 30% полетов – 14%

30% – 40% полетов – 42%

Свыше 40% полетов – 32%

В каких еще он-лайн системах маркетинга Вы зарегистрированы? (отметьте все системы)

Avinode – 67%

CharterX – 61%

Другие – 25%



Gulfstream развивает техническую поддержку по всему миру.

Компания Gulfstream Aerospace объявила вчера 3 июня 2010 г. о том, что одно из ее подразделений, занимающее ведущие позиции в сфере авиационной технической поддержки, выделит специальные ресурсы для обслуживания клиентов компании во время проведения Чемпионата мира по футболу ФИФА 2010 в ЮАР. Крупнейшее в мире спортивное событие будет проходить в течение месяца, с 11 июня по 11 июля.

В целях обеспечения техподдержки компании Gulfstream в период проведения чемпионата выделены четыре технических специалиста в Йоханнесбурге, четыре специалиста в Кейптауне и один представитель службы полевой технической поддержки в Йоханнесбурге.

«Это самая масштабная из наших программ техподдержки в рамках подобных мероприятий, - комментирует президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). - Мы ожидаем прибытия большого количества самолетов Gulfstream со всего мира и поэтому хотим обеспечить наличие всех необходимых запчастей, что, в свою очередь, позволит нам предоставить полноценное обслуживание. Поскольку теперь крупные мероприятия проводятся в самых различных точках мира, мы предполагаем, что обеспечение запчастями и техподдержкой в регионах будет пользоваться спросом больше, чем обслуживание самолетов в специализированных центрах».

Соревнование, которое, по предварительным оценкам, соберет более 400 000 зрителей, будет проходить на 10 стадионах, расположенных в разных городах ЮАР: Йоханнесбурге (два стадиона), Дурбане, Кейптауне, Претории, Порт-Элизабете,



Блумфонтейне, Полокване, Нельспруите и Растенбурге.

В случае необходимости техподдержки для самолета, находящегося на земле по техническим причинам, а также в других ситуациях операторы самолетов Gulfstream могут обратиться в контактный центр компании по телефону (800) 810-4853.

Но компания не забывает развивать сервисные услуги в другом важном регионе.

Недавно было подписано соглашение о техподдержке с базирующимся в Пекине оператором Deer-Jet.

Крупнейший китайский оператор деловой авиации

Deer-Jet имеет в своем флоте три Gulfstream G550, два Gulfstream GV, четыре Gulfstream GIV и четыре Gulfstream G200. В соответствии с подписанным соглашением, Gulfstream будет расширять свою сеть поддержки в Китае, обеспечивая Deer-Jet командой по техническому обслуживанию, которая включает техника по обслуживанию, техника по авионике и специалиста по контролю качества. Кроме того, Deer-Jet и другие региональные клиенты смогут обратиться к двум специалистам по интерьерам самолетов Gulfstream, которые размещаются в Гонконге и региональному сервисному представителю (FSR) Gulfstream, находящемуся в Пекине.

«В рынок бизнес авиации в Китае растет быстрыми темпами, и мы готовы быть на острие этого роста, развивая инфраструктуру поддержки самолетов», сказал президент по технической поддержке Gulfstream Марк Бернс. «Это соглашение обеспечит Deer-Jet выигрыш положение по поддержке продуктов Gulfstream, и Deer-Jet сможет продолжать развитие в Азии».

Растущее присутствие Gulfstream в Китае также включает в себя создание трех должностей в регионе: региональный директор по программам технической поддержки – Марк Тибо (Mark Thibault), менеджера международной дистрибуции запасных частей и материалов – Джеймс Лянг (James Liang) и регионального сервисного представителя Дженсон Сау (Jenson Saw).

Согласно опубликованным данным, ожидается ежегодный рост китайского рынка бизнес авиации в 15,6% в период с 2009 по 2018. Deer-Jet, дочерняя компания Hainan Airlines Group, работающая уже 16 лет, показала рост в 2009 году на 32%, и по прогнозам вырастет еще на 60% в 2010 году.



В Петербурге будет аэропорт бизнес авиации.

В июле в непосредственной близости от Петербурга появится первый частный аэропорт.

Новый аэропорт появится на территории военного аэродрома в Пушкине в 15 километрах от аэропорта Пулково и будет обслуживать самолёты 4-го класса, то есть, со взлётной массой до 10 тонн. Первые воздушные суда он начнёт принимать в июле, а в августе здесь состоится авиасалон, ориентированный на бизнес-авиацию. Но взлетно-посадочная полоса в Пушкине пригодна для приема воздушных судов вплоть до 1-го класса, то есть самых больших. Чтобы сертифицировать аэропорт по более высокому классу, потребуется построить более серьезную инфраструктуру.

Реализацией проекта с 2007 года занималось ЗАО «Аэродром «Пушкин», которое в 2004 году заключило с Минобороны договор о совместном использовании аэродрома с 6-й армией ВВС и ПВО. Девелопер входит в группу компаний «Техноспецсталь-Инжиниринг». В состав холдинга входит и компания «Авиабалт», которая занимается продвижением проекта «Региональный самолет «Ил-114».

У проекта есть и собственный сайт, где заявлен целый ряд сервисов, которые аэропорт будет предоставлять если не сразу после открытия, то вводить постепенно. Это не только базирование и аэропортовое обслуживание воздушных судов, но

и пункт пропуска через государственную границу, строительство терминала с залом ожидания, бизнес-центром и кафе. Также предусмотрено строительство отеля на 86 мест, тренажёрного комплекса для пилотов и даже авиационного музея.

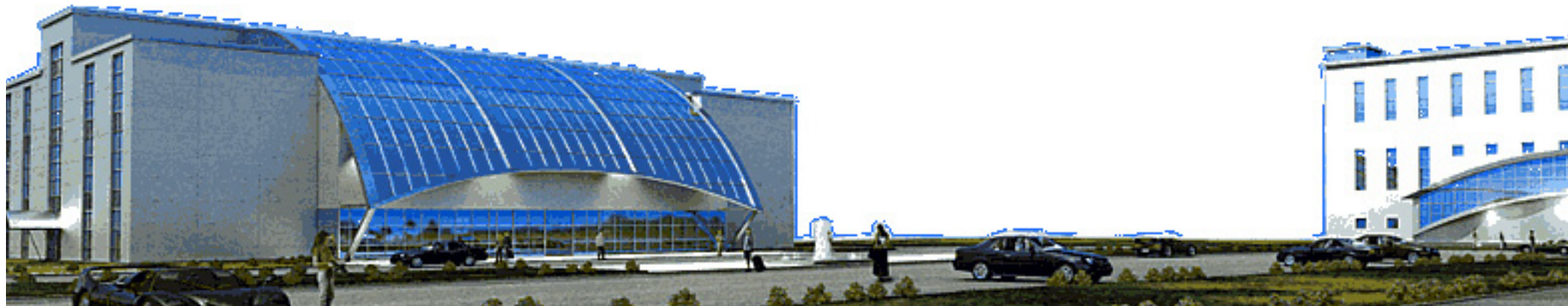
Эксперты считают начинание «Техноспецсталь-Инжиниринг» вполне жизнеспособным, хотя сегодня зарабатывать только на взлётах и посадках достаточно сложно. «Зато это можно делать на сопутствующей инфраструктуре — обслуживании самолётов и вертолётов, продаже топлива, обслуживании пассажиров. А хороший сервис обязательно привлечёт авиакомпании и частных владельцев», — считает президент и владелец компании Jet Group Александр Евдокимов. По его подсчётам, рынок деловой авиации в Петербурге сейчас чрезвычайно узок — количество бизнес-джетов здесь на порядок меньше, чем в Москве (в столице их базируется, по разным оценкам, от 200 до 350 штук). Владелец авиакомпании рассказал и о цене вопроса: хранить свой самолёт во Внуково обойдётся его владельцу примерно в 10 тысяч евро в месяц, и это не считая технического обслуживания машины.

Однако зарабатывать можно и на малой авиации, тем более, что пушкинский аэропорт станет ближайшим к Петербургу, формально и вовсе находясь на его территории. Бум легкомоторной

авиации специалисты предрекают уже в 2011 году, ведь с 1 ноября 2010 года в России порядок совершения полётов меняется с разрешительного на уведомительный. «На бизнес-авиации это вряд ли как-то скажется: схемы получения разрешений давно отработаны и их можно получить очень быстро. А вот для владельцев частных самолётов и вертолётов это очень важно и может дать толчок к развитию авиации общего назначения», — подчёркивает Александр Евдокимов.

У Правительства Санкт-Петербурга есть своя концепция развития объектов инфраструктуры воздушного транспорта. Соответствующий документ утвердило городское правительство в декабре прошлого года. Однако аэропорт в Пушкине там не значится. По замыслу авторов схемы, к 2025 году авиаузел Петербурга должен состоять из международного хаба Пулково, аэропорта деловой авиации Левашово (будет создан на базе одноименной военной воздушной площадки), аэродрома Кронштадт (он будет обслуживать гидросамолеты), а также сети вертолетных площадок (26 объектов, из которых 2 действуют уже сейчас) и вертодромов (5 объектов) общего пользования.

По материалам Фонтанка.ру



GPS на каждый самолет.

Самолеты, которые будут летать в коммерческом воздушном пространстве США, должны оснащаться оборудованием новой системы глобального позиционирования NextGen – оборудованием зависимого автоматического надзора и передачи данных (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B)).

Операторы деловой авиации и владельцы частных самолетов официально уведомлены, что их воздушные суда должны быть оснащены новой технологией глобального позиционирования ADS-B до 1 января 2020 года. Департамент транспорта США в четверг 27 мая 2010 г. установил новый срок оснащения оборудованием NextGen воздушного парка авиакомпаний и операторов деловой авиации, а также частных самолетов.

Система NextGen (Next Generation Air Transportation System) является развитием нынешней авиационной диспетчерской службы, только в качестве системы контроля места нахождения воздушного судна используется не наземная радиолокационная сеть, сеть спутников системы GPS. Задача, которую должна

решить эта система: повышение безопасности полетов, сокращение времени полета и расстояния за счет более эффективного использования воздушного пространства и, следовательно, будет достигнута экономия топлива и меньшие выбросы углекислого газа в атмосферу. В ближайшей перспективе планируется оснастить новой системой аэропорты, с помощью которой будет предоставляться пилотам и диспетчерам точная картина местоположения самолета и транспортных средств на взлетно-посадочных полосах и рулежных дорожках. В дальнейшем на каждый самолет оборудованный системой ADS-B будет передаваться полная воздушная обстановка по маршруту следования и в районе аэропорта.

И если для регулярных перевозчиков введение новой системы управления воздушным движением является актуальным и необходимым шагом, то для частных пилотов и небольших операторов оснащение новым оборудованием самолетов может стать довольно затратным делом. Ведь ключевым элементом системы NextGen является именно оборудование ADS-B, установленное на самолет. По некоторым оценкам модернизация авиапарка может стоить американским авиакомпаниям более \$ 6,2 млрд. Причем стоимость комплекта оборудования для установки на одном самолете составляет около 10000 долларов США. Многие частные пилоты должны будут потратиться на эту сумму, если планируют летать в коммерческих аэропортах или в районах с большим воздушным трафиком.

К 2020 году FAA потребует наличие ADS-B оборудования на всех самолетах, летающих в воздушном пространстве классов А, В и С, в



районах оживленных аэропортов и на эшелонах выше 10000 футов.

Глава FAA Рэнди Бэббит сказал, что для производителей оборудования это решение дает зеленый свет началу разработки и производства систем, который позволят авиадиспетчерам с большей точностью и надежностью знать, где находятся самолеты.

Но наибольшую обеспокоенность авиационного сообщества вызывает стоимость оборудования. Многие частные владельцы самолетов говорят, что не могут себе позволить установить новое оборудование и соответственно летать, где им необходимо. Все ждут от правительства, что оно примет решение покрыть часть высокой стоимости оснащения самолетов новой системой. Министр транспорта США Рэй Лахуд (Ray LaHood) предположил, что правительство возможно пойдет на некоторую финансовую помощь. Но Конгресс не особо поддерживает такие расходы.

Европейские авиационные регулирующие органы точно не пойдут на такой шаг. По крайней мере, до появления европейской навигационной системы Galileo.



Показатели Bombardier Aerospace в 1Q немного упали.

В среду 2 июня 2010 г. Bombardier Inc. отчиталась о финансовых результатах первого квартала 2010 г., который закончился 30 апреля.

«В этом квартале опять оба наших подразделения хорошо отработали в нынешних экономических условиях», сказал президент и генеральный директор Bombardier Inc Пьер Бодуан, «Ключевые индикаторы на рынке бизнес джетов показывают признаки стабилизации и количество отмен заказов на деловые самолеты у нас значительно сократился».

Общие результаты работы Bombardier Inc. в первом квартале 2010 г.

- Консолидированная выручка \$ 4,2 млрд. по сравнению с \$ 4,5 млрд. за аналогичный период прошлого финансового года
- EBIT в размере \$ 224 млн., или 5,3% от выручки по сравнению с \$ 235 млн., или 5,3%, за аналогичный период прошлого финансового года
- Чистая прибыль \$ 153 млн. или \$ 0,08 на одну акцию, по сравнению с \$ 158 млн. или \$ 0,09 на одну акцию за аналогичный период прошлого финансового года
- Свободный денежный поток от операционной деятельности составил \$ 217 млн., по сравнению с \$ 817 млн. за аналогичный период прошлого финансового года
- Чистый объем денежных средств \$ 3,5 млрд.
- Портфель заказов на \$ 44,4 млрд.
- Договор купли-продажи по 40 самолетов CS300 с Republic Airways Holdings
- Рамочное соглашение на сумму \$ 11 млрд. на 860 двухэтажных поездов с французскими железными дорогами SNCF

В Bombardier Aerospace выручка составила \$ 1,9 млрд., по сравнению с \$ 2,2 млрд. за первый квартал прошлого финансового года. Это снижение связано с уменьшением доходов от производственной деятельности, и в основном обусловлено сокращением

поставок коммерческих самолетов, которое частично компенсировалось за счет повышения отпускных цен. Также на финансовый результат оказало влияние снижение поставок и отпускных цен на воздушные суда деловой авиации.

EBIT (прибыль до уплаты налогов) составила \$ 89 млн., по сравнению с \$ 110 млн. в аналогичный период 2009 г. Это привело к уменьшению маржи EBIT до 4,6% за первый квартал 2010 г., по сравнению с 5% в прошлом финансовом году. Снижение на 0,4 процентных пункта произошло из-за увеличения себестоимости продукции в основном за счет ценового всплеска на материалы и снижения отпускных цен на бизнес джеты.

Свободный денежный поток составил \$ 205 млн. в сравнении с тем же показателем в \$ 530 млн. за аналогичный период прошлого финансового года. Всего Bombardier Aerospace в этом квартале поставила 53 самолета, что соответствовало ожиданиям компании, но меньше чем в аналогичный период прошлого года – 75 самолетов. Из этого количества было поставлено 36 самолетов деловой авиации, 16 коммерческих самолетов и один самолет-амфибия (за соответствующий период прошлого финансового года - 43 бизнес джета, 31 коммерческих и один самолет-амфибия). Также были получены заказы на 61 самолет по сравнению с 9 за тот же период прошлого финансового года, и общий объем портфеля заказов на конец квартала составил \$ 17,3 млрд. по сравнению с \$ 16,7 млрд. на 31 января 2010. Это увеличение в основном связано с увеличением заказов на семейство коммерческих самолетов CSeries. Из 61 заказанного самолета 6 пришлось на деловые (22 заказа и 16 отмен) и 55 на коммерческие. В аналогичном периоде прошлого года баланс заказов на бизнес джеты был отрицательным - 61 отмена и 20 заказов.

Итоги работы Bombardier Aerospace в первом квартале 2010 г.

- Консолидированная выручка в размере \$ 1,9 млрд.
- EBITDA в \$ 164 млн., или 8,5% от выручки
- EBIT в размере \$ 89 млн., или 4,6% от выручки
- Свободный денежный поток от операционной деятельности \$ 205 млн.
- Портфель заказов на \$ 17,3 млрд.

Новые железнодорожные контракты Группы компаний Bombardier, как например объявленное в понедельник 31 мая 2010 строительство автоматизированной монорельсовой дороги в Саудовской Аравии за \$ 241 млн., смягчит снижение продаж авиационного подразделения корпорации.

Государственные поддержка проектов в Европе и в развивающихся странах, таких как Индия и Китай, должны позволить транспортному подразделению группы наращивать резервы и перекрывать спад в авиационном сегменте до тех пор, пока не восстановится спрос на самолеты.

Bombardier в последнее время получила несколько железнодорожных контрактов, в том числе на строительство первой в Саудовской Аравии автоматизированной монорельсовой дороги. Эта дорога длиной 3,6 км и с 6-ю станциями соединит Эр-Рияд и строящийся финансовый и деловой центр King Abdullah Financial District. Компания также поставит 12 поездов для этого проекта, который планируется к завершению в 2012 году. Кроме того, Bombardier Transportation делает ставки на целый ряд проектов в Великобритании, Австралии, в американском штате Нью-Джерси, в Италии и на развивающуюся высокоскоростную железнодорожную сеть США.

И хотя результаты других производителей деловых самолетов показывают на улучшение ситуации, особенно в сегменте больших и дальних самолетов, Bombardier прогнозирует 15%-ное падение производства бизнес джетов в 2010 г. до 150 самолетов, а также 20-процентное сокращение по коммерческим самолетам.



Третий Gulfstream G650 присоединился к программе испытательных полетов.

Корпорация Gulfstream Aerospace сообщила, что третий испытательный самолет Gulfstream G650 присоединился к летно-испытательной программе флагманской модели компании, налетав к настоящему времени 10 часов.

Третий испытательный самолет оснащен оборудованием для измерения аэродинамических нагрузок и антиобледенительной системы. Кроме того, самолет станет испытательной платформой G650 для авионики, в том числе новейшей системы оборудования кабины Gulfstream PlaneView™ и новых технологий, таких как вспомогательный дисплей, который служит в качестве мультифункциональной панели управления.

«Вступление третьего самолета в тестовую программу означает увеличение темпа испытаний и быстрое продвижение в сторону завершения и сертификационных полетов», сказал старший вице-президент направления программ, разработки и тестирования компании Gulfstream Прес Хенне (Pres Henne). «Кроме того, техническая поддержка Gulfstream занимается техническим развитием и обеспечением тестовых полетов, что бы гарантировать гладкий переход к сервисному обслуживанию клиентов. Здесь задействованы разнообразные внутренние структуры и поставщики, которые непосредственно участвующих в развитии G650, и их поддержка играет важную роль в успехе всей программы».

Планируется, что пять самолетов G650, участвующих в программе испытательных полетов, выполнят примерно 1800 часов. Каждый самолет используется для определенных серий испытаний: S/N 6001 для испытаний полетных характеристик и системы управления полетом, S/N 6002 работы бортовых систем, S/N 6003 - авионики, включая системы связи и навигации. Два серийных самолета в программе испытаний - S/N 6004 и S/N 6005 - будут использоваться для оценки внутренних систем и системы вертикального эшелонирования (СМВЭ).



Программа летных испытаний G650 официально началась 25 ноября 2009. По состоянию на 2 июня 2010 г. все три самолета завершили 75 испытательных полетов и налетали более 210 часов.

Недавно в программе испытаний G650 свершилось два значительных события. 2 мая 2010 г. самолет совершил полет на максимальной скорости, достигнув скорости M=0,925 на высоте 42500 футов (12954

м). Немного ранее G650 взлетел с максимальным взлетным весом в 99600 фунтов (45177 кг).

Gulfstream объявил о программе G650 13 марта 2008. 29 сентября 2009 г. совершилась первая выкатка из ангара. Ожидается, что самолет получит сертификат от FAA и Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) в 2011 году и ввод в эксплуатацию произойдет в 2012 году.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии бизнес авиации в Европе с 31 мая по 06 июня 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs.
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире.
- Индекс стоимости летного часа в Европе.
- Стоимость летного часа по самым популярным самолетов в системе Avinode
- Самые популярные маршруты.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение 7 дней, с 31 мая по 06 июня 2010 г.

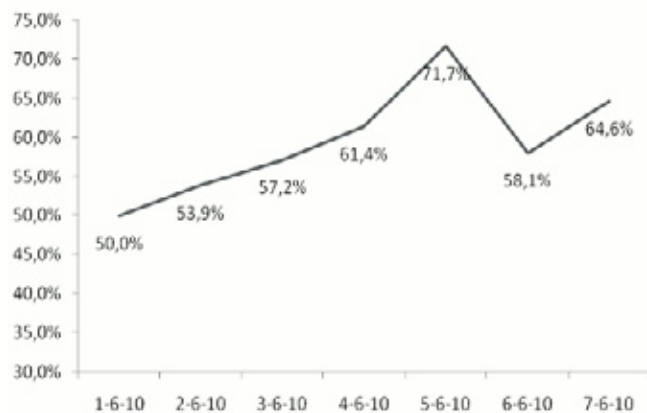
Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	58	17	145	10	30	1	66	238
Германия	32	80	18	5	30	10	44	76
Франция	209	31	119	37	51	3	90	174
Швейцария	31	9	41	4	16	13	17	98
Италия	74	10	51	59	75	4	27	98
Австрия	3	2	4	5	4	1	17	46
Россия	39	16	107	8	199	2	67	334

Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания где в настоящий момент выполняются полеты ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 31 мая по 06 июня 2010 г.

Из.../В...	Великобритания	Германия	Франция	Швейцария	Италия	Австрия	Россия	другие
Великобритания	39	4	26	3	5	0	0	33
Германия	2	16	5	6	3	4	2	10
Франция	13	4	11	6	3	2	9	18
Швейцария	7	9	4	4	0	1	0	9
Италия	5	7	6	4	10	6	3	12
Австрия	1	3	3	1	1	1	5	9
Россия	1	0	2	0	3	3	1	9

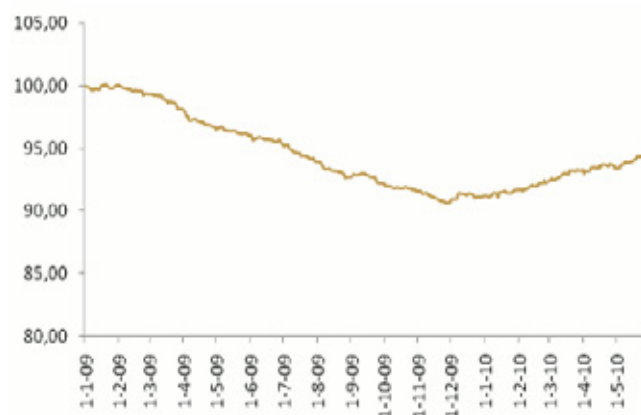
Индекс наличия свободных самолетов



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

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

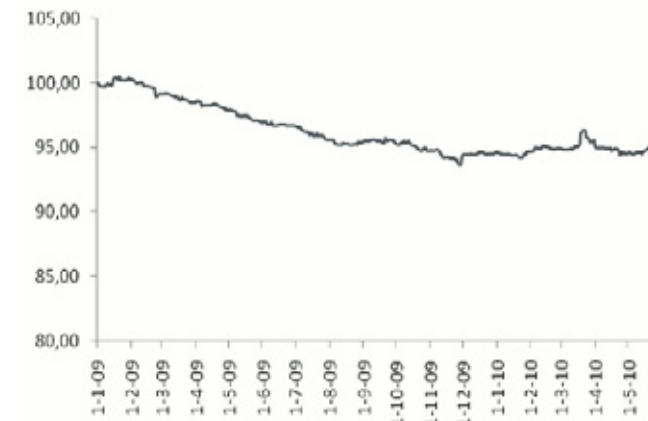
Индекс стоимости летного часа в мире.



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

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

Индекс стоимости летного часа в Европе.



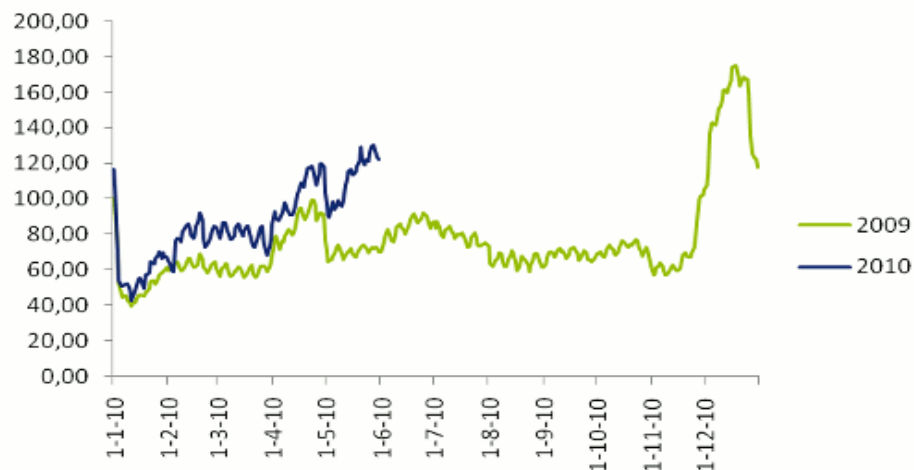
Индекс показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов.

100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 3539€.

Индекс спроса.

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней.

100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



Стоимость летного часа популярных самолетов.

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1648	€ 1582	€ 1571
Cessna Citation Excel	€ 2698	€ 2681	€ 2786
Bombardier Challenger 604	€ 4689	€ 4409	€ 4405

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

Стоимость рассчитана на основе 27 Cessna Citation Jet, 30 Cessna Citation Excel и 40 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные маршруты

Место	Тип самолета	запросов месяц назад
1	EGGW - LFMN	195
2	EGLF - LFMN	130
3	LFMN - LFPB	86
4	LFPB - LFMN	76
5	LSGG - LFPB	74
6	LFMN - EGGW	65
7	EGGW - LFMD	64
8	LIRQ - LICC	58
9	LIML - LETO	52
10	EDDH - LFMN	49

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на перелеты с кодами ICAO, начинающихся на E (Северная Европа) и L (Южная Европа) за последние 30 дней.