



Пора покупать

Впервые после начала финансового кризиса биржевые аналитики обратили внимание на акции производителей бизнес джетов. Это знаковое событие, так как означает прохождение рынком нижней точки спада.

На прошлой неделе Citigroup выпустила исследовательский отчет, где изменила прогноз по акциям General Dynamics Corp (NYSE: GD) с «удерживать» на «покупать». Причем, ценовым ориентиром по прогнозам аналитиков должна стать цена \$ 87,00 за акцию, тогда как в более ранних отчетах ориентиром служила цена в \$ 75,00. Сейчас за одну акцию General Dynamics дают \$ 72,00.

Аналитики Citigroup считают, что рост акций этой корпорации будет основан на укреплении позиций в верхнем сегменте рынка бизнес-джетов. Поэтому и был пересмотрен прогноз в сторону увеличения стоимости акций, так как авиационный сегмент General Dynamics приносит большую часть доходов компании.

На данный момент эксперты ожидают 8-процентного роста прибыли на одну акцию к 2012 г., который будет обусловлен ровными поставками существующих моделей бизнес джетов, введением в строй G650 и ростом оборонного бизнеса корпорации.

Другой инвестиционный банк, Morgan Stanley, 20 января 2011 повысил оценку по прибыли на одну акцию к 2012 году Textron Inc (NYSE: TXT) и обозначил в качестве очередной цели рубеж в \$ 30 за акцию.

В настоящее время банк ожидает к 2012 году увеличение прибыли на акцию до \$ 2,05 с \$ 2,00, в то же время согласованные рыночные прогнозы по этой бумаге составляют \$ 1,93 на акцию.

На этой неделе акции Textron торгвались на уровне \$ 26.



Один аэропорт открываем, другой закрываем

В Минтрансе Московской области проходит согласование проект строительства аэропорта гражданской авиации на базе аэродрома “Кубинка”, в то же время власти не планируют развивать гражданские авиаперевозки в аэропорту “Быково”. **стр. 5**

АНАЛИТИКА



Вторичный рынок в 2010 г.

Продажи на вторичном рынке бизнес-джетов показали в 2010 году рост по сравнению с 2009 и 2008 годами, сообщает Aircraft-Post.com. **стр. 7**

стр. 7

БЕЗОПАСНОСТЬ



«Лазерные хулиганы» распоясались

В 2010 г. пилотов самолетов, заходящих на посадку и взлетающих, стала подстерегать еще одна серьезная опасность. Хулиганы направляют лазерный луч в глаза летчиков, фактически «ослепляют» их. Это происходит в аэропортах всего мира. **стр. 9**

стр. 9

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 17 по 23 января 2011 г.

стр. 10

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.



В 2010 г. Embraer произвел 144 бизнес джета

Это 58% от всей годовой производственной программы бразильского производителя, причем в 4-м квартале 2010 г. был построен 61 деловой самолет.

По результатам четвертого квартала 2010 г. Embraer отчитался о постройке 92-х самолетов. Из этого количества 30 самолетов поступили на рынок коммерческой авиации, 61 самолет был построен для деловой авиации и один для оборонного сегмента. Таким образом, компания в 2010 году поставила заказчикам 246 самолетов. Портфель заказов Embraer на конец года составлял \$ 15,6 млрд., что на 2% выше, чем тот же показатель, зафиксированный на 30 сентября 2010.



Поставки	4Q10	2010
Коммерческая авиация	30	100
Embraer 145	2	6
Embraer 170	1	9(2)
Embraer 175	3	8
Embraer 190	20	58
Embraer 195	4	17
Деловая авиация	61	144
Phenom 100	33	100
Phenom 300	15	26
Legacy 600/650	8	10
Lineage 1000	5	8
Военный заказ	1	2
ERJ 135	1	1
Legacy 600	-	1
ИТОГО	92	246

В скобках кол-во самолетов в операционном лизинге

Последний квартал 2010 года отметился окончанием сертификации и началом поставок нового самолета Embraer Legacy 650, который базируется на успешной платформе Legacy 600. Благодаря этому с октября по декабрь было поставлено заказчикам восемь бизнес джетов Legacy 600 и Legacy 650. Кроме того, в 2010 г. значительно увеличился темп производства самолетов семейства Phenom. Легких бизнес джетов Phenom 100 было произведено в 7 раз больше, чем в 2009 г., а также поставлено 26 самолетов Phenom 300. Также успех этого семейства самолетов закреплен в соглашении с оператором долевой собственности NetJets на поставку 50 самолетов Phenom 300, и опционом еще на 75 этих самолетов.

2010 год также отмечен компанией, как время восстановления рынка коммерческой авиации. В этом году Embraer заключил контракты на поставку 97 новых самолетов, что очень близко к количеству произведенных самолетов: в 2010 г. производитель поставил 100 коммерческих лайнеров.

1-ый международный форум

Развитие аэропортов
в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва

AIRPORT DEVELOPMENT
Russia & CIS

Adam Smith CONFERENCES

Среди докладчиков форума:



Антон Бучнев
Директор Департамента
Инвестиционных Проектов
Правительство
Санкт-Петербурга



Андреа Пал
Финансовый Директор
ООО «Воздушные Ворота
Северной Столицы»,
Аэропорт Пулково



Михаил Смирнов
Генеральный Директор
Новапорт



Евгений Чудновский
Генеральный Директор
Международный
Аэропорт «Кольцово»,
Екатеринбург



Виктор Горбачев
Генеральный Директор
Ассоциация «Аэропорт»
Гражданской Авиации



Леонид Шварц
Генеральный директор
Международный
Аэропорт «Курумоч»,
Самара

Основные темы и сессии форума:

Ключевое выступление представителей правительства стран СНГ	Модернизация аэропортов, как основная составляющая экономического развития в регионах
Взгляд финансистов	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 максимально высоких финансовых результатов	Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории
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



Второй самолет Cessna Grand Caravan для авиакомпании «АэроГео»

Jet Transfer, официальный представитель Cessna Aircraft в России и Казахстане, сообщила о поставке второго самолета Cessna 208B Grand Caravan для авиакомпании «АэроГео».

Самолет приземлился в аэропорту «Домодедово» 10 января 2011 года для прохождения таможенного оформления. 14 января самолет перелетел к месту постоянного базирования в г. Красноярск.

Первый самолёт Cessna 208B Grand Caravan авиакомпании «АэроГео» уже начал коммерческую эксплуатацию. Поставка третьего борт ожидается весной 2011 года.

Самолет приобретен Государственной транспортной лизинговой компанией для передачи в лизинг авиакомпании «АэроГео». Срок контракта составляет 5 лет.

«Самолет Cessna 208B Grand Caravan стал первым воздушным судном, поставленным Государственной транспортной лизинговой компанией, - заявил Эдуард Горбачевский, заместитель генерального директора по работе с клиентами, – воздушные суда для местных авиалиний являются приоритетным направлением для нашей компании и в следующем году мы будем активно развивать это направление. Надеемся, что и сотрудничество с первым лизингополучателем – компанией «АэроГео» будет продолжено».

«Авиакомпания «АэроГео» является первым коммерческим эксплуатантом самолетов Cessna 208B Grand Caravan на постсоветском пространстве. Мы уверены, что самолет Cessna 208B Grand Caravan отлично проявит себя в суровых сибирских условиях, и со временем станем «рабочей лошадкой» Российской региональной авиации», - заявил Сергей Филатов, Директор по продажам компании Jet Transfer.



Инвестиции в развитие



Компания Gulfstream Aerospace недавно приобрела здание на Ламмус Драйв для расширения программы исследований и развития по производству самолетов. 253 000 квадратных футов его территории примыкают к Комплексу Исследований и Развития в бизнес-центре Crossroads Business Park в Саванне.

Это приобретение является частью плана расширения, представленного компанией Gulfstream 15 ноября 2010 г., включающего новые объекты в северо-западном секторе международного аэропорта Саванна/Хилтон-Хед, обновление нескольких существующих объектов в главном комплексе на Гольфстрим Роуд и расширение офисных и лабораторных помещений в Центре Исследований и Развития компании Gulfstream.

“Компания Gulfstream осознает стратегическую важность исследований и развития,” - комментирует Прес Хенне (Pres Henne), старший вице-президент направления программ разработки и тестирования компании Gulfstream. “Это расширение даст нам возможность исследовать новые технологии, которые будут способствовать улучшению безопасности, надежности, безотказности и качества самолетов для наших клиентов.”

Компания Gulfstream приобрела здание у компании Lummus в конце декабря. В данный момент выполняется первый из двух этапов запланированной реконструкции, который должен завершиться в феврале. Начало второй части реконструкции запланировано на апрель, а ее окончание - на 2012 г. Размещаясь на участке площадью 49,2 акров, объект включает приблизительно 30 000 квадратных футов офисных помещений, приблизительно 223 000 квадратных футов производственных и складских помещений и имеет потенциал для размещения дополнительных офисов, лабораторий и складов.

Комплекс Исследований и Развития компании Gulfstream состоит из трех разных частей и служит домом для приблизительно 1 450 работников. Центр Исследований и Развития I (RDC I) был открыт в марте 2006 г. и вмещает 750 инженерно-технических сотрудников. RDC II занимает два здания: офисное здание, площадью 108 750 квадратных футов, и здание лаборатории, площадью 80 500 квадратных футов. Офисное здание вмещает 550 инженерного персонала и группы их поддержки. Здание лаборатории, кроме различного исследовательского оборудования, вмещает в себя 150 инженерно-технического персонала.



В Ленобласти вертолет совершил жесткую посадку

Сложные погодные условия, по предварительным данным, стали одной из причин крушения вертолета в Приозерском районе, в результате чего один человек погиб, пятеро пострадали. Борт аварийно сел прямо на лед озера, теряя детали и прочертив 200-метровый след. Жизнь двоих членов экипажа опасений не вызывает. Трое пассажиров - петербургских бизнесменов - были экстренно доставлены в Петербург пилотом Вадимом Базыкиным, первым оказавшимся на месте аварии.

По официальной информации ГУ МЧС по Ленинградской области, 20 января в 16.10 на лед озера Суходольского в районе поселка Громово Приозерского района совершил жесткую посадку вертолет марки АС-355 (сбортовым номером RA04109), следовавший по маршруту о. Валаам — аэропорт «Ржевка» к месту дислокации. На борту находились двое членов экипажа и четверо пассажиров. В результате крушения один человек погиб. Командир экипажа и второй пилот были госпитализированы в Приозерскую ЦРБ. Еще трое пассажиров на другом

вертолете доставлены в медучреждения Петербурга. Его пилотировал заслуженный летчик России Вадим Базыкин.

Как рассказал «Фонтанке» Базыкин, он вместе с экипажем и пассажирами пострадавшего вертолета прилетел на Валаам 18 января в монастырь на праздник Крещения. По его словам, возвращавшиеся - близкие друзья владыки Панкратия. Люди, которые активно помогают обители. После трехдневного пребывания на острове они решили возвращаться в Петербург. Вадим Базыкин также рассказал, что предложил первым лететь на своем вертолете, так как машина у него «арктическая», то есть снабженная системой антиобледенения. Вторая же машина такой системы не имела и ей нельзя летать в облачную погоду зимой. На 20-ое число прогноз был хороший, пассажиры спешили, поэтому вертолет отправился по направлению к Петербургу раньше, однако, по всей вероятности, условия изменились.

«Когда я был в 60 километрах от Валаама у острова Коневец, поступило сообщение о бедствии, я высадив на Коневце своих пассажиров — 20 человек - и отправился на поиски вертолета», - рассказал «Фонтанке» летчик.

Машину он обнаружил достаточно быстро на льду Суходольского озера. «Судя по деталям развалившегося вертолета, можно сказать, что в озеро он вошел на большой скорости», - пояснил Базыкин. По его словам, след падения на льду, где разметало части борта, был узкий, длиной примерно в 200 метров. Базыкин посадил свою машину, пообщался с экипажем — командиром Олегом Черепковым и вторым пилотом Михаилом Журиным. Их состояние не внушало опасений, поэтому он оставил их на льду вместе с погибшим. Трех пострадавших Базыкин доставил в Пулково, откуда на каретах скорой они



были госпитализированы. В монастыре шокированы произошедшим. В храмах острова уже отслужена панихида по погибшему.

Изначально ГУ МЧС по Ленинградской области сообщало, что вертолет принадлежит компании «Корпоративные вертолеты Северо-Запада», однако в последующих сообщениях владельцем был указан некий «Вертолетный клуб». Объяснить, к чьему именно ведению относится борт, затруднился даже Вадим Базыкин. По его словам, была информация, что он действительно принадлежал первой компании, но затем был якобы «выведен из-под их флага».

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) сформировал комиссию по расследованию авиационного происшествия с вертолетом AS-355N авиакомпании «Корпоративные вертолеты Северо-Запада». Как говорится в сообщении ведомства, председателем комиссии назначен С.Поспелов.

По материалам Фонтанка.ру



Один аэропорт открываем, другой закрываем

На базе аэродрома государственной авиации Кубинка в Московской области может быть создан аэропортовый комплекс гражданской авиации. Соответствующий проект постановления “О реализации инвестиционного проекта строительства аэропортового комплекса гражданской авиации на базе аэродрома государственной авиации Кубинка, расположенного на территории Одинцовского муниципального района Московской области” подготовлен Министерством транспорта региона. Сейчас он проходит стадию согласований.

Подмосковные власти рассматривают возможность принять предложение ЗАО “Аэропорт Кубинка” о реализации на территории Одинцовского муниципального района инвестиционного проекта строительства аэропортового комплекса гражданской авиации “при условии использования земельных участков для указанных целей в соответствии с законодательством Российской Федерации и Московской области”.

Согласно документу, планируется также рекомендовать ЗАО “Аэропорт Кубинка” заключить с Министерством экономики Московской области инвестиционное соглашение о взаимодействии при реализации инвестиционного проекта.

Совместно с Главным управлением архитектуры и градостроительства Московской области компании предлагается организовать разработку документации по планировке территории размещения комплекса гражданской авиации с учетом планируемого развития прилегающих территорий и инженерно-транспортной инфраструктуры, а также проекта обоснования санитарно-защитной зоны аэропортового комплекса.

В случае, если документ будет принят, контроль за его выполнением будет возложен на вице-губернатора Московской области Константина Седова.

Напомним, что ЗАО “Аэропорт Кубинка” (дочернее предприятие компании “Нафта-Москва” бизнесмена Сулеймана Керимова) в июле 2010г. приобрело участок в 46 га на территории военного аэродрома Кубинка с аукциона Минобороны. По данным ведомства, проданный участок - это около 2/3 всей территории военного аэродрома. В Минобороны пояснили, что военные и частные структуры после приобретения негосударственной компанией земельного участка на территории аэродрома Кубинка будут совместно использовать взлетно-посадочную полосу и другую инфраструктуру, необходимую для полетов.

В то же время российские власти не планируют развивать гражданские авиаперевозки в подмосковном аэропорту “Быково”, который с конца октября прошлого года закрыт из-за отсутствия договора аренды у эксплуатирующей организации, сообщил глава Минтранса РФ Игорь Левитин в эфире радиостанции “Эхо Москвы” во вторник вечером.

“Мы не планируем развития перевозок гражданской авиации в “Быково”. Скорее всего, это будет аэропорт для подразделений специального назначения”, - сказал он.

В последние годы эксплуатацию Быково осуществляла компания “Быково-Авиа”.



Аэропорт Быково находится в непосредственной близости от Москвы - в 15 километрах от МКАД по Рязанскому направлению. Связан со столицей Рязанским шоссе и железнодорожной линией Рязанского направления Московской железной дороги (станция “Быково”).

Быково - старейший аэропорт Москвы и один из первых в России. Начал эксплуатироваться в 1933 году, а 13 сентября 1936 года из аэропорта стали осуществляться регулярные авиарейсы по центральному расписанию. Аэропорт сертифицирован под прием самолетов среднего и малого класса, таких, как Ту-134, Ту-204, Як-42, Ан-24, а также вертолетов всех типов. Пропускная способность аэровокзала - 350-400 пассажиров в час. В 2008 году правительство Московской области согласилось принять аэропорт Быково в собственность региона. Власти области планировали до 2012 года создать на основе существующего аэродрома современный международный аэропорт с обслуживанием 500 тысяч человек в год.

По материалам РБК и Эхо Москвы



Hawker Beechcraft нацеливается на международный рынок

По прогнозам Hawker Beechcraft, в течение следующих пяти лет ожидается, что рост продаж за пределами Северной Америки будет опережать внутренние продажи в США. В то же время еще десять лет назад, компания продавала на американском рынке более 70% новых самолетов. И сейчас производитель собирается выделить дополнительные ресурсы для захвата этого рынка, сообщает BART International.

“Мы наблюдаем потенциал роста на развивающихся рынках, таких как Африка, Азия, Китай, Индия, Ближний Восток, Россия и Южная Америка”, сказал Президент Hawker Beechcraft по Европе, Ближнему Востоку и Африке Шон Макгью (Sean McGeough). “В целом, факторы, влияющие на спрос новых самолетов, постепенно возвращается на уровни, предшествующие финансовому кризису, к тому же в настоящее время на этих развивающихся рынках наблюдается более сильный спрос, чем в Северной Америке и Европе.”

По подсчетам производителя, количество самолетов, базирующихся в России, на Ближнем Востоке, в Африке и Латинской Америке, составляет от 20 до 25 процентов от количества самолетов в США, а в Азии, этот показатель составляет всего 6%.

“Есть ряд причин для такого положения дел по всему миру. В числе них - наличие финансовых инструментов, вопросы обслуживания клиентов и отсутствие программ поставки запасных частей”, говорит г-н Макгью. “Мы считаем, что решение этих проблем может стать для Hawker Beechcraft благоприятной возможностью для развития. К тому же с ростом глобализации и либерализации законов, препятствия для роста на этих рынках пропадают”.



Hawker Beechcraft уже начинает видеть признаки стабилизации основных показателей рынка и выражает осторожный оптимизм, что восстановление рынка начнется в 2012 году.

Несмотря на недавние сложные рыночные условия, Hawker Beechcraft делает значительные инвестиции в свою деятельность, в том числе в руководящий персонал в регионах, разработку новых продуктов, поддержку клиентов и программ финансирования. Эти инвестиции позволят компании быть в полной готовности к ожидаемому восстановлению сегмента деловой и частной авиации. Также Hawker Beechcraft проводит работу по модернизации производства и улучшению качеств самолетов.

В течение прошлого года Hawker Beechcraft провел углубленные дискуссии с более 3000 владельцами и операторами деловой авиации и учредил консультативный совет клиентов компании, состоящий из 50 владельцев самолетов из 30 стран. Они стали фокус-группой для исследований качества новых разработок и позволили компании оценить бренд, новые предложения и конкурентное позиционирование. Hawker Beechcraft проанализировал полученные данные и использовал их в продвижении своих продуктов и улучшении обслуживания.

“Основным результатом такого стратегического подхода является то, что мы разрабатываем новые самолеты, которые создаются с учетом не только рынка США”, сказал Шон Макгью. “Будущее нашей компании основано на чутком реагировании к потребностям наших клиентов, а также владельцев самолетов других производителей, и тщательной разработке наших новых продуктов, которые должны превзойти их ожидания. Новые Beechcraft King Air 250 и Hawker 200 являются примерами такого подхода, и с ними мы переходим на следующий уровень разработки, продаж и поддержки наших самолетов по всему миру.”

Hawker Beechcraft также продолжает делать значительные инвестиции в свою клиентскую поддержку и инфраструктуру. Недавно компания расширила свои отношения с ExecuJet по обслуживанию всех самолетов Hawker в Дубае, ОАЭ, Лагосе, Нигерии, Кейптауне, Лансерии, а также в Мельбурне и Сиднее.

Вторичный рынок в 2010 г.

Продажи на вторичном рынке бизнес-джетов показали в 2010 году рост по сравнению с 2009 и 2008 годами, сообщает AircraftPost.com.

При случайной выборке среди самолетов средней и большой дальности можно было наблюдать рост количества сделок в среднем на 30% по сравнению с 2008 годом, хотя стоимость сделки упала в среднем на 56%. Одной из причин увеличения количества сделок скорее всего стал откат цен от безумно высокого до разумного уровня. В настоящее время надо рассматривать критерий доступности как самый главный параметр на рынке, особенно если принять во внимание уровень поставок новых самолетов бизнес-класса. По данным GAMA за первые 9 месяцев 2010 года они снизились на 20% по сравнению с 2009 годом, с 616 до 491 самолетов.

На такие результаты рынка оказали влияние ряд общеэкономических факторов. Так, в результате кризисных явлений в экономике, стоимость

некоторых моделей самолетов, которая номинируется в долларах США, стала довольно привлекательной. С 2008 года рыночные котировки этой валюты упали в среднем на 24%. На падение стоимости подержанных самолетов также повлияло увеличение среднего времени экспонирования на вторичном рынке, с 139 дней в 2008 году до 248 дней в 2009 году, а в настоящее время этот параметр составляет 344 дней. А если посмотреть на экономическую перспективу, то, не смотря на продолжающийся спад и инертность, основные деловые издания сообщают о росте количества сделок слияния и поглощений на 28% по сравнению с предыдущим годом. Причем, большинство из этих сделок (92%) совершаются корпоративным сектором, в сравнении с частным капиталом. По сравнению с частными инвесторами, это ведет к фундаментально более стабильной бизнес-среде. Эти признаки должны оказать в будущем на рынок деловых перевозок благоприятное воздействие, что повлечет за собой восстановление и вторичного рынка бизнес джетов.

А в настоящее время он только ожидает медленного восстановления. И хотя подавляющее большинство тех, кто купил подержанный самолет 3 года назад, сейчас должны кредиторам больше, чем их самолеты стоят, нельзя в качестве ориентира рассматривать 2007-2008 годы. В это время цены на вторичном рынке были сильно завышенными, что при трезвом взгляде не является нормой. Сейчас показывает признаки стабилизации рынок тех воздушных судов, где правильно сочетаются комфорт салона, дальность полета, уровень технологий и цена. А

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Falcon 50EX								
# Sold	2	2	6	3	7	6	16	12
Average Selling Price	13.6M	16.2M	16.3M	16.2M	17.2M	16.6M	9.4M	8.7M
Average Days on Market	420	196	104	390	185	140	244	260
Challenger 604								
# Sold	18	17	21	24	34	23	14	15
Average Selling Price	16.1M	16.7M	17.7M	20.4M	19.8M	21M	12.1M	11.6M
Average Days on Market	210	250	160	184	194	154	173	479
Falcon 900								
# Sold	10	16	12	15	12	6	11	5
Average Selling Price	15.4M	17M	19.5M	19.1M	22.6M	20.4M	11M	9.5M
Average Days on Market	372	258	244	221	160	185	296	153
Gulfstream IVSP								
# Sold	18	15	20	27	30	16	24	25
Average Selling Price	19.6M	21.4M	24.3M	25.6M	26.6M	26.4M	13.9M	13M
Average Days on Market	136	130	122	194	158	119	211	288
Gulfstream V								
# Sold	9	8	13	14	14	7	11	10
Average Selling Price	28.4M	30.7M	34.4M	35.2M	38.7M	38.2M	23.4M	21.5M
Average Days on Market	157	197	248	175	126	70	128	305

	2007	2008	2009	2010
Hawker 800XP				
# Sold	30	24	25	29
Average Selling Price	8.3M	8.4M	5.2M	4.2M
Average Days on Market	228	176	226	301
Falcon 50EX				
# Sold	7	6	16	12
Average Selling Price	17.2M	16.6M	9.4M	8.7M
Average Days on Market	185	140	244	260
Gulfstream 200				
# Sold	10	9	7	11
Average Selling Price	15M	16.4M	9.5M	10.3M
Average Days on Market	172	177	388	461
Challenger 300				
# Sold	5	8	16	19
Average Selling Price	23.8M	22.3M	14.5M	12.9M
Average Days on Market	109	90	190	227
Challenger 604				
# Sold	34	23	14	15
Average Selling Price	19.8M	21M	12.1M	11.6M
Average Days on Market	194	154	173	479
Falcon 2000				
# Sold	14	6	9	11
Average Selling Price	19.9M	21.6M	12.2M	9.2M
Average Days on Market	143	154	210	245
Gulfstream IV				
# Sold	29	9	8	22
Average Selling Price	16.4M	18M	8.3M	7.1M
Average Days on Market	272	120	258	400
Falcon 900EX				
# Sold	6	6	6	7
Average Selling Price	31.9M	33.6M	20M	20.3M
Average Days on Market	189	107	158	237
Gulfstream V				
# Sold	14	7	11	10
Average Selling Price	38.7M	38.2M	23.4M	21.5M
Average Days on Market	126	70	128	305
Gulfstream 550				
# Sold	5	5	10	12
Average Selling Price	52.9M	55.5M	38.2M	38.5M
Average Days on Market	101	105	240	310

старые самолеты, которые расположены на границе устаревания, продолжают терять рынок не только среди потенциальных покупателей, но также среди кредиторов.

В самом выигрышном положении окажутся те, кто примет решение приобрести самолет в нынешней рыночной ситуации. Однако это случится тогда, когда цены вернутся на свой нормальный уровень.



Элита выбирает Bell

На днях в Казань пригнали приобретенный известным казанским бизнесменом Альбертом Фахрутдиновым (ЗАО «Кулон») американский вертолет Bell-206 стоимостью около \$1,5 млн. Предприниматель стал далеко не первым (и, думаем, не последним) в республике покупателем зарубежной винтокрылой техники. По подсчетам «БИЗНЕС Online», в Татарстане эксплуатируется минимум 15 вертолетов американского и европейского производства.

Руководство предприятий-эксплуатантов (ОАО «Казанское авиапредприятие», ОАО «Ак Барс Аэро», ООО «Тулпар Эйр») «заморской» техники предпочитает не распространяться о своих клиентах, владеющих вертолетами. Поэтому при «ревизии» «БИЗНЕС Online» пришлось пользоваться скудной официальной информацией и «агентурными» данными. Будет правильнее говорить не о том, кто владеет вертолетами, а о том, кто на них летает.

Президент РТ Рустам Минниханов – Bell-407, Robinson R44

ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс» - Robinson R44

ОАО «Ак Барс» Банк - Bell-407

ОАО «Татнефть» - Bell-407

Депутат Госдумы, владелец холдинга «Красный Восток Агро» Айрат Хайруллин - Bell-407, два Robinson R44

ООО «Группа компаний «Профит» - Bell-407

ОАО «ТАИФ» – Eurocopter EC-135

В структуре Министерства энергетики РТ - Robinson R44

ОАО «Вамин Татарстан» - Robinson R44

Генеральный директор ООО «ПСО «Казань» Равиль Зиганшин – Robinson R44

ОАО «Казанское авиапредприятие» - Robinson R44

Генеральный директор ЗАО «Кулон», депутат Госсовета РТ Альберт Фахрутдинов - Bell-206

Что касается Robinson, то в их популярности у татарстанских предпринимателей и политиков ничего особенного нет: легкие вертолеты этой фирмы - самые популярные не только в своем классе, но и вообще самые продаваемые винтокрылые машины в мире – надежные, простые, относительно дешевые, и по простоте управления стремящиеся к автомобилю. Конкурентов нет - Robinson Helicopters (США) производит свыше 90% малых вертолетов с поршневыми двигателями внутреннего сгорания. В России «робинсонов» - 150. По некоторым данным, большинство татарстанских Robinson были приобретены в 2005-2008 годах, а это был период скачка мирового спроса на легкие однодвигательные поршневые вертолеты – их продавалось по 800 в год. Сегодня этот спрос возвращается к стандарту – 500-600 машин в год.

А вот с продукцией фирмы Bell Helicopters сложнее. По последним данным, в нашей стране летает 18 таких вертолетов (6 из них – в Татарстане). В России у Bell серьезный «одноклассный» конкурент - Eurocopter (образована в 1992 году в результате объединения вертолетных подразделений французской Aerospatiale Matra и германской DaimlerChrysler Aerospace и сотрудничающая с вертолетостроителями Испании, Японии, Голландии, Китая). В нашей стране продано порядка 50 «еврокоптеров» - более 70% российского рынка турбинных вертолетов западного производства. Интересно, что былой лидер мирового вертолетостроения - Bell (до 45% производства вертолетов в 1990-е годы) проигрывает не только на российском рынке: Eurocopter в последние годы вырвался в лидеры мирового вертолетостроения, а Bell сохраняет второе место на рынке только за счет военных программ. Причины? Встречаются утверждения, что базовая конструкция Bell устарела. Учитывая то, что, по расчетам экспертов,

производство гражданских турбомоторных машин будет расти (600-700 штук в год и 800 к 2015 году), конкуренция между фирмами станет предельно жесткой.

Первым на Bell в Татарстане начал летать Рустам Минниханов, еще будучи премьер-министром РТ. Кстати, у президента есть и лицензия пилота – на Robinson R44. По информации «БИЗНЕС Online», в 2005 году Рустам Нурғалиевич даже посетил мастер-класс шеф-пилота Robinson Helicopter Company, пилота-испытателя федеральной авиационной администрации США Тима Такера. Мероприятие, организованное официальным дилером Robinson Helicopter Company в России – московской компанией «Авиамаркет» и Казанским авиапредприятием, проходило в рамках курсов по безопасному пилотированию, которые Robinson проводит по всему миру с 1982 года.

В общем, вслед за президентом к продукции Bell начали приобщаться и другие татарстанцы. Обслуживать заокеанскую технику стало ОАО «Казанское авиапредприятие», которое в 2009 году получило статус авторизованного сервисного центра компании Bell Helicopter Textron – единственного в России. По мнению ряда специалистов, открытие такого центра логично, поскольку вертолеты Bell более чем какие-либо другие зарубежные винтокрылые машины приспособлены к эксплуатации в условиях России - крепки, относительно неприхотливы, к тому же у Bell опыта в вертолетостроении побольше, чем у конкурентов.

Тимур Латыпов

Источник: БИЗНЕС Online



«Лазерные хулиганы» распоясались

В 2010 г. пилотов самолетов, заходящих на посадку и взлетающих, стала подстерегать еще одна серьезная опасность. Хулиганы направляют лазерный луч в глаза летчиков, фактически «ослепляя» их. Причем это происходит в аэропортах по всему миру.

Особенно серьезно эта проблема стала наблюдаться в 2010 г. В Соединенных Штатах в Федеральное управление гражданской авиации поступило более 2836 сообщений о лазерных атаках по самолетам в 2010 году. Причем количество таких случаев значительно увеличилось по сравнению в 2009 годом, когда поступило 1527 сообщений, а в 2005 году насчитали всего 300 таких инцидентов.

В Европе также наблюдается всплеск таких нападений. «Эта проблема стала актуальной во всем Евросоюзе. Пилоты вертолетов и пассажирских самолетов в Германии все чаще подвергаются так называемым лазерным атакам. В декабре в Кельне решался вопрос о том, как ограничить использование лазерных лучей. Есть страны, где ежегодно поступают сотни сообщений о том, что во время посадки самолета в кабину пилота с земли специально направляется лазерный луч. В истории латвийской авиации зафиксировано уже 7 случаев таких «нападений» и все - в 2010 году, сообщает газета «Neatkarīgā» со ссылкой на информацию директора Агентства гражданской авиации Мариса Городцова. Эксперты в области авиации предлагают классифицировать мощное лазерное оборудование как оружие: «ослепление» пилота может привести к авиакатастрофе. Лазерная указка - это портативный генератор электромагнитных волн в виде узконаправленного луча красного или зеленого цвета. В быту они широко применяются при проведении докладов и презентаций. Как правило, это приборы малой мощности - ведь таким лучам не нужно преодолевать большие расстояния или прожигать



экраны. Однако в последнее время в Германии стали пользоваться популярностью лазерные указки высокой мощности, которые используются, например, в астрономии.

По данным Deutsche Flugsicherung, с января по сентябрь 2010 года полиция зарегистрировала 229 случаев подобных лазерных атак. Для сравнения: в 2009 году таких случаев было лишь 35.

В США Международной аэропорт Лос-Анджелеса держит печальную пальму первенства по количеству лазерных атак в 2010 г. - зафиксировано 102 случая. На втором месте Международный аэропорт Чикаго «О'Хара» с 98 лазерными атаками. Третье место делят Международный аэропорт Сан-Хосе и Международный аэропорт Феникс/Скай Харбор с 80 атаками в каждом.

Особенно пилотов и диспетчеров пугает тот факт,

что хулиганы взяли в моду «нападать» на самолеты в момент самых опасных маневров - взлета или посадки. Пока все инциденты обходились без серьезных аварий и жертв, однако это - лишь вопрос времени, считают эксперты по безопасности полетов. «Эти ребята не понимают, чем чревато такое хулиганство, - пишет немецкий интернет-портал heute.de. - Для них это просто веселое времяпрепровождение. Только вот последствия у такого «хобби» могут быть катастрофическими».

В некоторых случаях пилоты были отстранены от полетов на 24 часа, так как врачи должны были проверить зрение на предмет повреждений.

В профсоюзе немецких пилотов Cockpit всплеск лазерных атак объясняют доступностью приборов высокой мощности. В интернете такие лазерные указки можно приобрести всего за 10-15 евро. Тот факт, что продажа приборов мощностью свыше 1 мВт (милливатт) частным лицам в Германии запрещена, похоже, никого не останавливает. Поэтому представители Cockpit требуют ужесточить законодательство: классифицировать мощные лазеры как оружие или сделать наказуемым не только продажу, но и приобретение опасной игрушки.

Пока уголовное дело открывают лишь в случае нелегального использования лазерных указок. Попытка ослепить пилота квалифицируется как создание серьезной угрозы для безопасности полетов и чревато тюремным заключением сроком до 10 лет. Правда до сих пор осужденные отделялись лишь условными сроками и штрафами. Куда строже с такими хулиганами судьи обходятся в Австралии и США: в этих странах любителей лазерных атак уже неоднократно отправляли за решетку. Лицам, осужденным за направление лазеров на самолет, в Калифорнии грозит до трех лет тюрьмы и штраф в \$ 2000.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 17 по 23 января 2011 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 17 по 23 января 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	15	30	11	5	8	19	33	57
Великобритания	26	46	76	14	14	26	56	113
Франция	21	51	73	35	21	27	102	170
Италия	7	13	43	10	6	12	18	49
Австрия	4	7	16	6	5	1	26	26
Швейцария	6	20	37	16	2	5	54	95
Россия	42	43	59	16	17	45	2	171

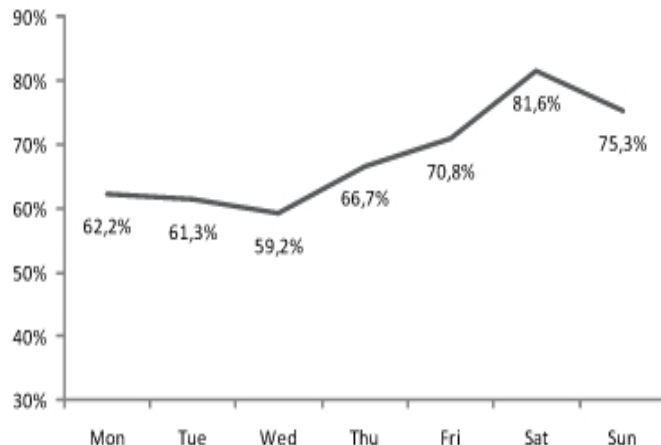
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 17 по 23 января 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	2	2	0	4	1	3	10
Великобритания	1	33	5	0	2	9	5	23
Франция	2	5	5	4	0	6	5	20
Италия	3	0	3	5	0	1	1	1
Австрия	1	0	1	0	5	1	2	7
Швейцария	3	4	6	2	2	2	4	10
Россия	8	3	1	2	3	3	0	17

Индекс наличия свободных самолетов

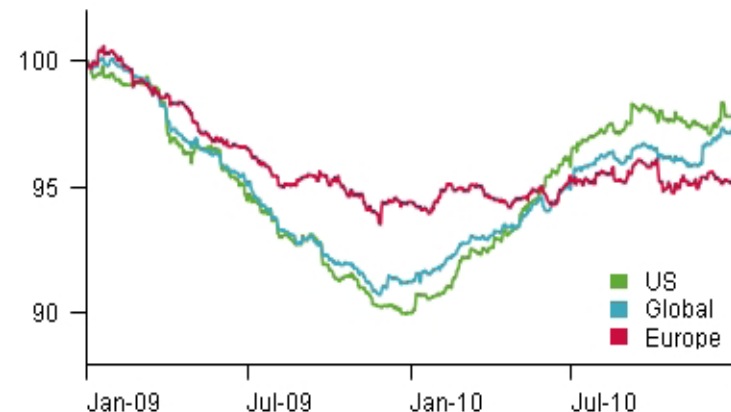
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1572	€ 1535	€ 1514
Cessna Citation Excel	€ 2765	€ 2676	€ 2633
Bombardier Challenger 604	€ 4827	€ 4575	€ 4703

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

Стоимость рассчитана на основе 26 Cessna Citation Jet, 23 Cessna Citation Excel и 33 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Лутон - Женева	104
2	Шамбери - Кьямпино (Рим)	81
3	Лутон - Шамбери	75
4	Лутон - Ле Бурже	67
5	Ле Бурже - Лутон	67
6	Женева - Лутон	53
7	Лутон - Швехат (Вена)	46
8	Лутон - Торрехон (Мадрид)	45
9	Ле Бурже - Женева	45
10	Фарнборо - Женева	42

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.