



1 109 663 полетов

По данным госкорпорации по организации воздушного движения в РФ, в 2010 г. выполнено 1109663 полетов, объем аэронавигационного обслуживания увеличился на 12,32% по сравнению с 2009 г., сообщает АТО. При этом 676879 полетов осуществлено иностранными авиакомпаниями и 432784 — российскими авиаперевозчиками. В 2010 г. введена в действие 41 новая воздушная трасса. Общее количество используемых трасс составляет 805, из них международных — 486 (протяженностью 442 тыс. км) и внутренних — 319 (168 тыс. км). Разработано для введения 20 новых маршрутов организации воздушного движения.

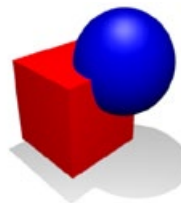
Утверждены и реконфигурированы границы зон и районов Единой системы организации воздушного движения в России, границы районов аэродромов, аэроузлов, вертодромов, границы классов воздушного пространства, а также установлены постоянные опасные зоны и зоны ограничения полетов. Это позволило оптимизировать рубежи приема и передачи управления ВС, в том числе, маркированных точек пролета госграницы с Финляндией, Белоруссией, Украиной, Китаем, Монголией, США. Сформированы макеты маршрутной части постоянных опасных, запретных зон, зон ограничений с учетом классификации ВП и перспективного внедрения в ноябре 2011 г. сокращенных интервалов вертикального эшелонирования воздушных судов в воздушном пространстве России (RVSM). Внедрение RVSM должно повысить уровень безопасности полетов и увеличить пропускную способность элементов структуры воздушного пространства. Увеличение пропускной способности позволит сократить задержки вылетов ВС на 40-45%, достичь в общей экономии авиационного топлива до 5%, а также сократить выброс вредных веществ в атмосферу на 3%.



Президент пересядет на «иномарки»

Специальный летный отряд (СЛО) «Россия» Управления делами Президента России планирует в этом году получить два ближнемагистральных самолета Airbus A319 и два вертолета AgustaWestland.

стр. 6



Московские аэропорты оценили

«Тройка диалог» по заказу правительства просчитала возможность объединения аэропортов «Домодедово», «Шереметьево» и «Внуково». Шереметьево и Внуково обиделись...

стр. 7



Вторичный рынок выравнивается

Компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в декабре 2010, а также итоги 2010 года по сравнению с 2009 годом.

стр. 8



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: + 9,07%; индекс стоимости: +1,01%

В выпуске информация с 31 января по 6 февраля 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.



Бизнес джеты с иностранцами покидают Египет

В связи с обострением политической обстановки в Египте и массовыми беспорядками, резко увеличилось количество иностранцев, временно или постоянно проживающих в Египте, которые желают срочно покинуть границы государства. Только за последние два дня около 1200 чел. предпочли воспользоваться услугами одного из операторов деловой авиации — компании Air Partner, пишет агентство Bloomberg.

В основном это сотрудники и клиенты нефтяных, финансовых или телекоммуникационных фирм. По словам главного исполнительного директора Air Partner Марка Бриффы, в течение полутора суток (с воскресенья по понедельник) было организовано 14 рейсов и вывезено около 800 чел. Еще 470 чел. должны были покинуть Египет во вторник. Все места в салонах самолетов заняты. Чартерные рейсы на воздушных судах деловой авиации организуются в Дубай, США и Европу. Из 800 чел., которые уже покинули Египет, 500 чел. были вывезены в Великобританию, 100 — в Германию и 200 (в основном американцы) — в Абу-Даби.

“С тех пор, как начались политические волнения, спрос на чартерные рейсы из Египта возрос на 60%”, — отмечает коммерческий директор оператора деловой авиации Jet Booking Direct Стив Блайт. Стоимость аренды самолета на Кипр в этой компании составляет 26 тыс. долл., в Абу-Даби — 130 тыс. долл.

Эвакуация будет продолжаться по мере развития военных действий, полагают в компании. “Если нынешний президент Египта Хосни Мубарак решит остаться и продолжит военные действия, то спрос на наши услуги продолжит расти”, — прогнозирует Марк Бриффа. В эвакуации людей задействованы не только бизнес-джеты, но также и Boeing 737 и даже широкофюзеляжные Airbus A310.

“Своего пика загруженность каирского аэропорта достигла в прошлое воскресенье, когда за день были



отправлены сразу 600 рейсов. Сейчас напряженность постепенно снижается”, — сказал РИА Новости представитель главной воздушной гавани Египта. В то же время в администрации аэропорта говорят, что последние четыре дня здесь работают по 24 часа в сутки, координируя запросы иностранных авиакомпаний на дополнительные рейсы.

Несмотря на все усилия властей, в залах отлета скопились десятки тысяч человек, ожидающих вылета запаздывающих рейсов или прибывших задолго до ожидаемого отправления своих самолетов из-за многократно усиленных мер безопасности и досмотров на многочисленных армейских блокпостах на дорогах, ведущих к аэропорту.

По словам администрации, очереди пассажиров выстраиваются даже в терминале, откуда вылетают частные самолеты — во вторник из этого терминала в разных направлениях вылетело беспрецедентное для этого аэровокзала число рейсов — 50.

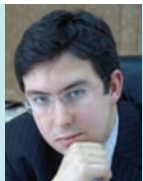
По материалам АТО и РИА Новости



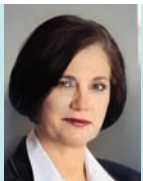

1-ый международный форум

Развитие аэропортов в России и СНГ

22—23 марта 2011
Мариотт Гранд Отель, Москва



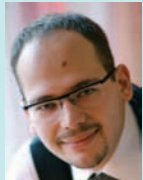
Антон Бучнев
Директор Департамента
Инвестиционных Проектов
Правительство
Санкт-Петербурга



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

Среди докладчиков форума:

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	Иновационные 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 | lala@adamsmithconferences.com

Airport

Bombardier получает заказы

Bombardier Aerospace объявляет о получении твердых заказов на восемь бизнес джетов.

Неназванные клиенты заказали у канадского производителя два самолета семейства Challenger и шесть Global. На основе прайс-листа 2010 года для стандартно оборудованных самолетов общая стоимость этих сделок оценивается примерно в \$ 383 млн.

Следует отметить, что официальную информацию о заказанных самолетах в виде пресс-релизов дает только Bombardier. Остальные производители деловых самолетов предпочитают сообщать только о поставках и особых вехах в производстве самолетов, таких, как круглое число поставленных самолетов одного семейства. Наверно это правильно в таком деликатном бизнесе. К тому же такая осторожность не лишена смысла после вала отказов и переносов заказов во время недавнего кризиса.

Но благодаря такой пресс-политике Bombardier мы знаем, что четверо россиян скоро должны будут получить Global Express XRS. Этот заказ, стоимостью \$ 213 млн., был получен на Фарнборо в 2010 году.



Sikorsky купил часть «Затмения»

2 февраля 2011 Sikorsky Aircraft завершил вхождение в акционерный капитал Eclipse Aerospace. И, хотя ни одна из сторон не раскрыла финансовые показатели сделки, известно, что Sikorsky будет миноритарным акционером Eclipse. Об этой сделке было объявлено в октябре 2010 г. на выставке NBAA 2010.

Необходимость для привлечения на «свою» сторону вертолетного гиганта у производителя сверхлегких джетов возникла из-за неудовлетворительной системы логистики запчастей при поддержке существующего парка VLJ Eclipse 500. В рамках заключенного соглашения, Sikorsky обеспечит глобальную поддержку цепочки поставок и настройку некоторых производственных участков. Такая помощь поможет Eclipse Aerospace в возобновлении производства самолета Eclipse 500.

В настоящее время Eclipse предлагает модернизированные самолеты Total Eclipse с полной заводской гарантией, в которых установлена новая авионика, система противообледенения, а также обновлена окраска и полностью обновлен интерьер. Производитель пока не определил, когда будет возобновлено производство Eclipse 500, сказав лишь, что это будет сделано, когда рынок будет готов. Сейчас всего эксплуатируется порядка 260 самолетов Eclipse 500, общий налет которых составил более 100 000 часов. Один из этих самолетов находится во владении президента Sikorsky Aircraft Джеффа Пино. Также Sikorsky проявляет интерес к российским производителям авиатехники. Недавно прошла неофициальная информация, что американский производитель вертолетов интересуется пакетом акций «Вертолетов России». Размер пакета пока неизвестен, но по слухам он будет не меньше чем 25%+1 акция.

Cessna и Bell получили прибыль

Дочерние компании Textron, Cessna Aircraft и Bell Helicopter, закончили 2010 г. с положительными результатами, сообщает АТО. Поставки воздушных судов в четвертом квартале прошлого года также пошли в рост.

Доходы Cessna в последнем квартале 2010 г. на 105 млн. долл. превысили результаты аналогичного периода 2009 г. Всего заказчики получили 79 новых бизнес-джетов (против 68 в IV квартале 2009 г.). За год Cessna поставила 179 самолетов семейства Citation; портфель заказов производителя оценивается на конец года в 2,9 млрд долл. Еще один положительный сдвиг — резкое снижение числа самолетов без будущих владельцев (с 63 до 10). Таким образом, тактика компании по поддержанию темпов производства, несмотря на спад заказов, оправдала себя и будет продолжена, говорят официальные представители производителя. По прогнозам компании, результаты нынешнего года “несколько превзойдут” показатели 2010 г.

Доходы Bell Helicopter в IV квартале также превысили результат прошлого года — на 173 млн долл. Стоимость портфеля заказов составляет 7,2 млрд долл. В целом, по словам представителей Textron, положение вертолетного производителя более стабильно, чем положение Cessna.



Облик Falcon SMS определен

Один из самых секретных проектов будущих бизнес джетов постепенно обретает форму. Как сообщает портал AINonline, французский производитель полон решимости закончить сертификацию суперсреднего бизнес джета Dassault Falcon SMS в 2016 году. По словам старшего вице-президента по гражданским самолетам Dassault Aviation Оливье Вилла, не смотря на отказ от использования двигателей Rolls-Royce RB282 в прошлом году, в настоящее время уже найден новый мотор Silvercrest, разрабатываемый компанией Snecma.

Хотя программа сейчас находится в активной фазе, о ее ходе можно судить только по сообщениям, поступающим от партнеров Dassault по этому проекту. Так, в конце ноября 2010 г. канадская компания Héroux-Devtek объявила о подписании контракта на проектирование, производство, сборку, техническую поддержку и помощь в сертификации элементов и системы выпуска шасси для новых самолетов. По мнению экспертов речь идет о Falcon SMS. Оливье Вилла сказал, что Dassault, скорее всего, не будет баловать большим количеством дополнительной информации об этом проекте в течение еще двух-трех лет.

Но стало известно, что на сегодняшний день в аэродинамической трубе были завершены испытания основного аэродинамического облика самолета и зафиксированы внешние обводы. Сейчас в компании работает над этим проектом около 250 сотрудников, и ожидается, что количество работников удвоится в начале этого года, так как к команде разработчиков присоединятся партнеры Dassault. А после определения совместной группой основных параметров конструкции, партнеры разъедутся по своим конструкторским бюро для детальной работы.



Некоторые джеты Cessna в скором времени обновятся



Citation Sovereign

Cessna собирается начать разработку самолетов с чистого листа и таким образом обновить продуктовую линейку своих супер-легких и средних бизнес-джетов, взяв за основу аналогичную программу Embraer Legacy 450 и 500.

Новые самолеты заменят двухдвигательный легкий Citation XLS стоимостью 12,5 млн. долл. США и средний бизнес джет Citation Sovereign за 17,6 млн. долл. США, сообщает Flightglobal.

Скотт Доннелли, председатель и главный исполнительный директор Textron, материнской компании Cessna, во время телефонного интервью с аналитиками 26 января 2011, посвященного закрытию четвертого квартала 2010 г, дал некоторые пояснения относительно планов компании.

“Поскольку рынок постепенно возвращается, мы наблюдаем новых участников, например Embraer, который начинает играть в сегменте, который исторически принадлежал нашим самолетам”, сказал Скотт Доннелли, “И это то, что заставляет нас делать значительные инвестиции”.

В 2010 году Cessna поставила 179 бизнес джетов Citation, что значительно меньше результата в 289 самолетов в 2009 году. А в 2011 ожидается, что будет произведено до 200 самолетов. Хотя уровень поставок будет похож на прошлый год, по словам Доннелли ожидается рост доходов в связи со “значительным уклоном” в сторону легких и средних самолетов, в отличие от поставок в 2010 году, когда на сверхлегкие самолеты Mustang пришлось 43% производственной программы.

Скотт Доннелли считает, что, хотя Mustang и недавно сертифицированный CJ4 стали успешными проектами, компании Cessna необходимо сделать правильные инвестиции в модернизацию, а также в разработку с чистого листа самолетов в основном сегменте, в котором играют Legacy 450 и 500.

“Нам необходимо сделать инвестиции в рынок легких и средних бизнес джетов и отложить на более позднее время расширение продуктовой линейки в сегмент более крупных воздушных судов, таких как был, например, Columbus”, добавил Доннелли.

Cessna отложила свою программу флагманского самолета Columbus на неопределенный срок в 2009 году, после начала экономического спада.

Несмотря на экономическую обстановку, Embraer приступил к полномасштабной разработке среднего Legacy 450, стоимостью 15,2 млн. долл. США и супер среднего Legacy 500 стоимостью 18,4 млн. долл. США и планирует первые поставки начать во второй половине 2013 и 2012 годах соответственно.

В то же время Скотт Доннелли отмечает, что исследовательские и проектные расходы на новые модели Cessna достигнут пика в 2013 году, но он не уточнил, когда Cessna официально анонсирует новые модели.



В Китае уже более 100 джетов

Сектор бизнес-авиации Китая в прошлом году сделал большой рывок вперед, сообщает AINonline. В течение 2010 г. количество зарегистрированных частных самолетов в стране впервые превысило трехзначное значение. Согласно отчету компании Firestone Management Group, в общей сложности число зарегистрированных деловых самолетов достигло 116 воздушных судов. Firestone Management Group занимается, в том числе, консультированием операторов, которые хотят выйти на новый для себя Азиатско-Тихоокеанский рынок.

В отчете компании говорится, что зафиксированная численность включает в себя бизнес джеты, зарегистрированные по состоянию на 15 января 2011 г. в КНР, Гонконге и Макао. По словам управляющего директора Firestone Джастина Ли, последние несколько лет наблюдается увеличение продаж средних самолетов на рынке Большого Китая, на котором ранее доминировали самолеты с большим салоном. Он сказал, что эта тенденция является хорошим предзнаменованием для ускоренного роста на этом рынке.

Однако, похоже, этот потенциал пока остается нераскрытым. Пока в Китае продолжает доминировать компания Gulfstream Aerospace с 43 самолетами, проданными до сегодняшнего дня, что составляет 37% доли рынка. Cessna имеет 21% на этом рынке с 24 самолетами семейства Citation, Bombardier 21 бизнес джет (18%), Hawker Beechcraft 18 самолетов - это 15% рынка, и Dassault, Airbus и Boeing, соответственно, имеют шесть, три и один самолет, зарегистрированный в Китае.



Большие самолеты Gulfstream полетят в Индию

Компания Gulfstream Aerospace представит две свои крупногабаритные модели самолетов на авиашоу и выставке Aero India 2011, проходящей раз в два года в Бангалоре.

На статической площадке компании будет представлен крупногабаритный сверхдальнемагистральный самолет Gulfstream G550 и крупногабаритный дальнемагистральный самолет G450. Модели будут доступны для осмотра в период с 9 по 13 февраля на авиабазе Ислаханка, Бангалор.

На пятидневном авиашоу будут присутствовать некоторые 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).

Пресс-показ моделей пройдет во вторник, 8 февраля, с 18.00 до 20.00 в зале Sitara отеля Leela Palace Kempinski, расположенного по адресу 23 Airport Road, Bangalore. В ходе программы, включающей выступление Роджера Сперри, будут представлены усовершенствования двух новейших моделей компании Gulfstream: самолета Gulfstream G650 с самым большим салоном и сверхбольшой дальностью полета и Gulfstream G250 с большим салоном и средней дальностью полета, а также данные продаж и техобслуживания в регионе.

“За последние десять лет воздушный парк компании в Азиатско-Тихоокеанском регионе значительно вырос, - сказал Роджер Сперри. - Это особенно касается Индии, где количество самолетов компании выросло с пяти в 2001 году до 20 в 2011-м. Выставка

Aero India предоставляет посетителям возможность подробнее узнать о новых технологиях, высоком уровне мастерства и непревзойденных летных характеристиках наших самолетов”.

Крупногабаритные самолеты компании Gulfstream, включая модели G450 и G550, пользуются в Индии особой популярностью. Модель G550 оснащена усовершенствованными турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce BR710, которые позволяют ей преодолевать 6750 морских миль (12 501 km) 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 была 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. Недавно была усовершенствована грузоподъемность и летно-технические характеристики модели G450, одного из самых надежных самолетов в своем классе. Его максимальная эксплуатационная скорость составляет 0,88 Маха. Он может перевезти восьмерых пассажиров на расстояние до 4350 морских миль (8056 км) при обычной крейсерской скорости 0,80 Маха.



Президент окончательно пересядет на «иномарки»

Специальный летный отряд (СЛО) «Россия» Управления делами Президента России планирует в этом году получить два ближнемагистральных самолета Airbus A319 и два вертолета AgustaWestland. Информация об этом содержится в конкурсной документации тендера на право заключения государственного контракта на выполнение работ по программе документирования технического состояния ВС при сертификации экземпляров воздушных судов и установлении ресурсов и сроков службы авиационной техники.

Из этих документов следует, что в президентском авиаотряде ожидают получения самолетов A319

в декабре 2011 г., а вертолетов AgustaWestland в октябре. Таким образом, авиаотряд расширяет использование иностранных воздушных судов для перевозки первых лиц государства. Напомним, что в 2010 г. СЛО «Россия» закупил два бизнес-джета Falcon 7X производства французской компании Dassault.

Представитель европейского консорциума Airbus отказался от комментариев. Но некоторые источники в отрасли подтверждают факт подписания контракта и сроки поставки самолетов. Оба борта заказаны в VIP-комплектации.

Упомянутые в тендерной документации вертолеты,

скорее всего, будут AW139. Информация о том, что СЛО «Россия» может закупить эти машины, появилась еще в середине прошлого года. Как известно, AW139 планируется собирать в России на совместном предприятии HeliVert, организованном корпорацией «Оборонпром» и итальянской компанией AgustaWestland. Завод по сборке этой модели был заложен в подмосковном Томилино в 2010 г. Представитель «Вертолетов России» подтвердил, что строительство завода идет по графику и первые машины планируется собрать в этом году, однако заявил, что к упомянутым двум вертолетам для СЛО «Россия» СП не имеет никакого отношения.

Кроме того, в тендерных документах указано, что в этом году СЛО «Россия» планирует приобрести один Ту-214 (январь), один Ил-96 (июль) и 4 вертолета Ми-8МТВ (октябрь). В доступных на www.zakupki.gov.ru документах другого тендера — по выбору страхователя ВС СЛО «Россия», закончившегося в декабре 2010 г., — указывается страховая сумма по авиакаско для некоторых приобретаемых ВС, которая, по словам представителя одной из страховых компаний, в этом случае, совпадает со стоимостью их покупки. Так, Ил-96-300 оценен в 1979 млн руб., российские вертолеты оцениваются в 376 млн руб., а импортные — в 516 млн руб.

На конец 2010 г. летный парк президентского авиаотряда состоял из 46 ВС: 4 Ил-96-300, 5 Ил-62, 6 Ту-214, 6 Ту-154М, 5 Ту-134А, 2 Ил-18, 4 Як-40, 12 вертолетов Ми-8 различных модификаций и двух самолетов Falcon 7X.

Источник: АТО



Президентский Falcon 7X на российской земле



Московские аэропорты оценили

«Тройка диалог» по заказу правительства просчитала возможность объединения аэропортов «Домодедово», «Шереметьево» и «Внуково», пишет в четверг 3 февраля газета «Ведомости». Получилось, что контроль в объединенном холдинге получат владельцы «Домодедово».

Об этом говорится в презентации «Тройки», датированной декабрем 2010 г., копия которой есть у «Ведомостей». Тогда же документ поступил в правительство, подтвердил «Ведомостям» чиновник Минтранса.

«Ключевая задача государства» — трансформировать аэропорты Московского авиаузла «в международный конкурентоспособный хаб с высоким уровнем эффективности и значительными перспективами роста», говорится в презентации. При этом авторы документа исходили из того, что акционерный контроль в объединенной компании должен остаться за государством.

Наилучшим вариантом слияния («Шереметьево» с учетом ОАО «Терминал» и консолидированного «Внуково») «Тройка» считает объединение в новой компании, в которой владельцы каждого аэропорта получают долю. Но предварительные расчеты «Тройки» показали: контрольный пакет в данном случае отойдет владельцам «Домодедово». Участники рынка и чиновники называют среди них председателя наблюдательного совета «Домодедово» Валерия Когана и председателя совета директоров Дмитрия Каменщика. «Домодедово» «Тройка» оценила в \$4,1-5,1 млрд, «Шереметьево» — в \$1,6-2,4 млрд, «Внуково» — в \$0,5-0,7 млрд. Таким образом, государство получит лишь блокирующий пакет в объединенной компании, а совладельцы «Внуково» (правительство Москвы и частные инвесторы) и совладельцы «Терминала» («Аэрофлот», ВЭБ и ВТБ) станут миноритариями.

Сохранить за государством контроль над объединенной компанией можно разными

способами — от введения «золотой акции» и подписания акционерного соглашения до внесения дополнительных активов (каких — не говорится) или выкупа частично или полностью акций у других совладельцев объединенной компании.

Объединение позволит скоординировать развитие всех аэропортов, устранить конкуренцию между ними, облегчить поиск стратегического инвестора, привлекать финансирование на лучших условиях и проч. Кроме того, возможна специализация аэропортов — по направлениям (международный хаб, внутренние/внешние авиаперевозки, восточное/западное направление), ценовым нишам (low-cost/дешевые/дорогие авиакомпании) и типам перевозок (регулярные/чартерные; бизнес-перевозки, грузовая авиация), отмечается в презентации. В ней, однако, не указано, на чем именно будет специализироваться тот или иной аэропорт.

Чиновники не решили, стоит ли следовать советам «Тройки». Есть концептуальное понимание того, что объединение аэропортов необходимо, но дьявол в мелочах, говорит чиновник аппарата правительства. Окончательное решение, объединять аэропорты или нет, должно быть принято на совещании у премьера Владимира Путина.

На следующий день Внуково и Шереметьево выпустили официальные пресс-релизы. Даже, несмотря на то, что информация об оценке аэропортов появилась в СМИ из неофициальных источников, «пострадавшие» стороны серьезно отнеслись к таким расчетам. Аэропорты «Внуково» и «Шереметьево» считают необъективной информацию о стоимости их активов, говорится в сообщениях пресс-служб компаний.

В пресс-службе аэропорта «Внуково» отметили, что недоумевают, на основании каких данных были сделаны выводы о стоимости аэропорта. В структуру аэропорта входят разные предприятия — ОАО «Аэропорт Внуково», ОАО «Международный

аэропорт Внуково», ОАО «ВАРЗ-400», ОАО «Авиа-Бизнес-Терминал» и другие. Все три пассажирских терминала находятся в разной форме собственности. Акционеры владеют различными долями в предприятиях Внуковского аэропортового комплекса (ВАК), отметили в пресс-службе.

«Только правительство Москвы с 2003 года направило на развитие аэропорта «Внуково» свыше 28 миллиардов рублей. Суммарные инвестиции только в новый пассажирский терминал А превысили 36 миллиардов рублей. Всего же в программу модернизации и развития аэропортового комплекса инвестировано уже более 41 миллиарда рублей», — подчеркивается в документе.

Кроме того в пресс-службе подчеркивают, что с самой презентацией никто из руководства аэропорта «Внуково» ознакомлен не был.

В свою очередь, пресс-служба аэропорта «Шереметьево» заявила, что оценка активов компаний ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ) и ОАО «Терминал» (оператор терминала D) была начата в начале января 2011 года и до настоящего времени эта работа не завершена.

«Данные виды работ заказывались ОАО «МАШ» с целью определения стоимости и способов консолидации активов аэропорта и выработки оптимальной схемы привлечения управляющей компании, а не для подготовки сравнительной характеристики активов московского авиаузла (МАУ) и предложений по способам объединения аэропортов МАУ», — подчеркивается в пресс-релизе.

«Несанкционированное распространение данных со стороны столь авторитетной и уважаемой компании как ИК «Тройка Диалог» вызывает недоумение и сожаление», — говорится в документе.

Пресс-служба Домодедово не комментировала этот материал.

По материалам Ведомости и РИА Новости



Вторичный рынок выравнивается

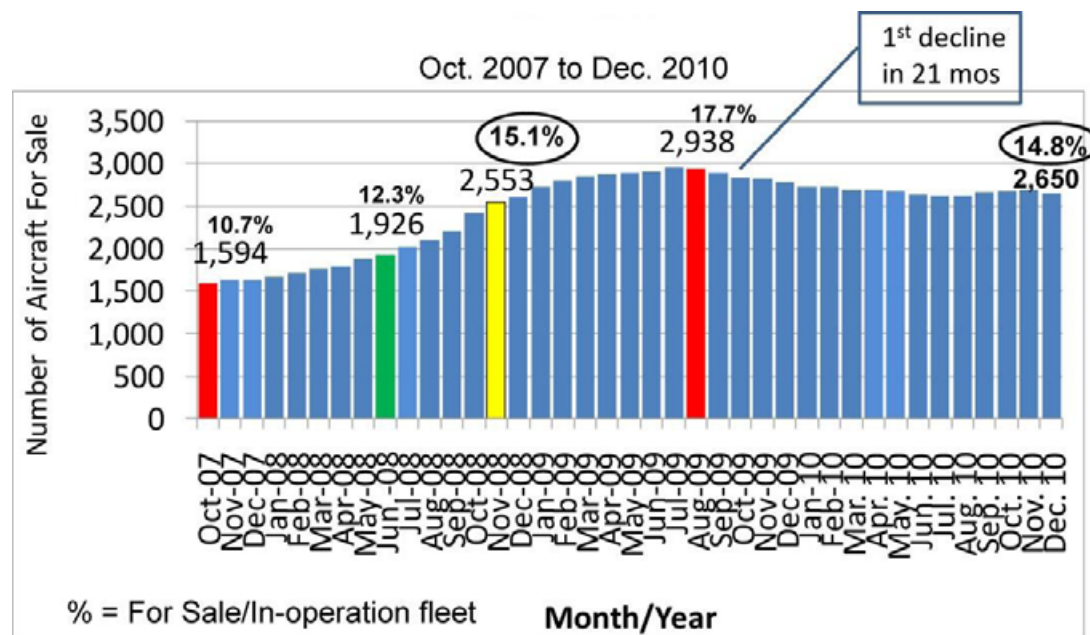
Компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в декабре 2010, а также итоги 2010 года по сравнению с 2009 годом.

Вторичный рынок самолетов и вертолетов по основным параметрам двигался в разные стороны. Но можно сказать, что рынок вертолетов более стабилен, так как динамика колебаний количества воздушных судов выставленных на продажу происходила в пределах 0,1%. В тоже время реактивные и турбовинтовые самолеты, хоть и показывают значительные положительные изменения, но это только из-за того, что во время кризиса был большой обвал на этом рынке. Единственный показатель, по которому все категории подержанных воздушных судов были едины – это снижение средней запрашиваемой цены. Однако надо отметить, что в разных категориях цена падала по-разному: поршневые вертолеты и турбовинтовые самолеты подешевели не сильно, на 1,5% и 2,5% соответственно, в то время как падение цен на бизнес джеты и газотурбинные вертолеты измерялось двузначными цифрами – 18,5% и 13,2% соответственно. Продажи упали только в сегменте подержанных поршневых вертолетов, в то время как в остальных сегментах количество сделок росло.

2010 год показал хорошую динамику на рынке

Worldwide Trends				
December	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
% For Sale 2010	14.8%	10.6%	7.0%	7.0%
% For Sale 2009	16.3%	11.2%	6.9%	7.1%
Change - % For Sale	(-1.5) pts	(-0.6) pt	.1 pt	(-0.1) pt
YTD January to December 2010 vs 2009				
% Change - Sale Transactions	16.0%	4.4%	14.5%	-8.6%
Change - Avg. Days on Market	64	31	70	72
% Change - Avg. Asking Prices	-18.5%	-2.5%	-13.2%	-1.5%

Source: JETNET



Динамика вторичного рынка бизнес джетов

подержанных бизнес джетов: на конец года общее количество выставленных на продажу самолетов составляло 14,8% от общего парка самолетов этой категории, по сравнению с 16,3% на конец 2009 г. По количеству сделок на вторичном рынке также наблюдалась положительная динамика, в 2010 году было заключено на 16% больше сделок, чем в 2009 и на 4,8% больше чем 2008 г. В тоже время средняя цена самолетов в 2010 году упала по сравнению с 2009 г. на 18,5%, а среднее время экспонирования на рынке увеличилось на 64 дня (по разным сегментами рынка увеличение составило от 31 до 72 дней).

Несмотря на положительные моменты, на вторичном рынке бизнес джетов пока условия диктует покупатель. Эксперты компании JetNet считают, что ситуация изменится тогда, когда количество выставленных на продажу самолетов упадет до уровня

в 10%. Такая ситуация последний раз наблюдалась 21 месяц назад в октябре 2007 года.

Pre-owned Business Jets				
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
In Operation	17,872	17,118	754	4.4%
For Sale	2,650	2,782	-132	-4.7%
% For Sale	14.8%	16.3%	(-1.5) pts	
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	218	216	2	0.9%
Average Days on Market	392	301	91	30.2%
Avg. Asking Prices - \$USD mil	\$4.000	\$6.562	-\$2.562	-39.0%
Fleet	January to December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	1,888	1,627	261	16.0%
Average Days on Market	323	259	64	24.7%
Avg. Asking Prices - \$USD mil	\$4.869	\$5.974	-\$1.105	-18.5%

Source: JETNET

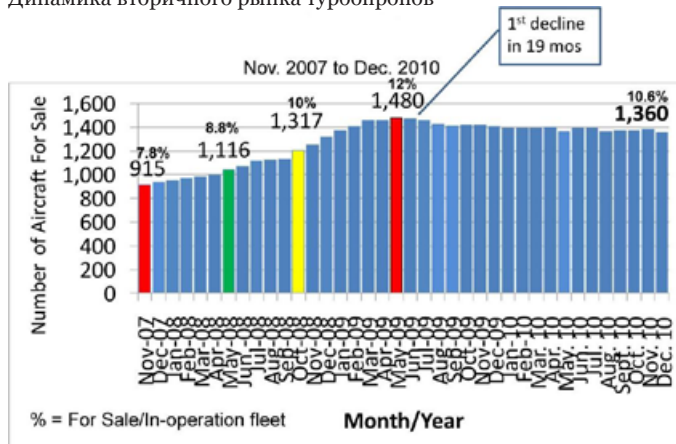
продолжение

Pre-owned Business Turboprops				
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
In Operation	12,874	12,499	375	3.0%
For Sale	1,360	1,404	-44	-3.1%
% For Sale	10.6%	11.2%	(-0.6) pt	
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	117	122	-5	-4.1%
Average Days on Market	313	313	0	0.0%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.374	\$1.346	\$0.028	2.1%
Fleet	January to December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	1157	1108	49	4.4%
Average Days on Market	298	267	31	11.6%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.255	\$1.287	-\$0.032	-2.5%

Source: JETNET

Вторичный рынок турбовинтовых самолетов на конец 2010 года следовал той же традиции, что и рынок бизнес-джетов. Правда, колебания в этом сегменте не такие значительные. Доля подержанных турбовинтовых самолетов, выставленных на продажу, в декабре 2010 года составила 10,5%, снизившись с пика в 12,0% в мае и июне 2009 года. Число сделок купли-продажи в 2010 г. в сегменте турбовинтовых самолетов увеличилось по сравнению с аналогичным периодом 2009 года на 4,4%. Однако, чтобы продать в нынешних рыночных условиях самолет, требуется

Динамика вторичного рынка турбопропов



больше времени. Среднее время экспонирования составило в 2010 году 298 дней, на 11,6%, или на 31 дней больше по сравнению с 2009 годом. Кроме того, средняя запрашиваемая цена снизилась на 2,5% по сравнению с 2009 годом.

Вторичный рынок газотурбинных вертолетов JetNet рассматривает исключая гражданские вертолеты, произведенные в России. Число подержанных вертолетов этой категории, выставленных на продажу в декабре 2010 года было немногим более 1200 вертолетов, что составляет 7,0%, в то время как уровень 2009 года был на отметке в 6,9%. В вертолетной отрасли рынком покупателя считается ситуация, когда процент вертолетов в продаже превышает 5% от всего флота. Количество сделок по покупке газотурбинных вертолетов в 2010 году, по сравнению с 2009 годом увеличилось на 14,5%. Среднее время экспонирования в 2010 году для этого сегмента вертолетов составило 309 дней, или на 70 дней больше по сравнению с 2009 годом, а средняя запрашиваемая цена упала на 13,2% по сравнению с 2009 годом.

Исследование рынка поршневых вертолетов также не включает машины российского производства. Количество подержанных поршневых вертолетов,

Pre-owned Helicopters-Turbine				
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
In Operation	17,368	16,621	747	4.5%
For Sale	1,221	1,152	69	6.0%
% For Sale	7.0%	6.9%	.1 pt	
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	103	107	-4	-3.7%
Average Days on Market	367	261	106	40.6%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.257	\$2.265	-\$1.008	-44.5%
Fleet	January to December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	1,255	1,096	159	14.5%
Average Days on Market	309	239	70	29.3%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.206	\$1.389	-\$0.183	-13.2%

Source: JETNET

Pre-owned Helicopters-Piston				
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
In Operation	9,023	8,883	140	1.6%
For Sale	629	628	1	0.2%
% For Sale	7.0%	7.1%	(-0.1) pt	
Fleet	December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	68	87	-19	-21.8%
Average Days on Market	276	234	42	17.9%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$0.181	\$0.228	-\$0.047	-20.6%
Fleet	January to December			
	2010	2009	Change	%
Full Sale Transactions	1,046	1,145	-99	-8.6%
Average Days on Market	281	209	72	34.4%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$0.203	\$0.206	-\$0.003	-1.5%

Source: JETNET

продававшихся в декабре 2010 года, составляло 629 вертолетов, что составляет почти половину от количества газотурбинных машин или 7,0% от общего флота вертолетов этой категории. В соответствии с вышеобозначенным порогом в 5%, это рынок также можно считать рынком покупателя. в 2010 году уровень выставленных на продажу поршневых вертолетов оказался лишь немногим ниже в сравнении с прошлым годом – в декабре 2009 г. было выставлено на продажу 7,1% от общего парка. Однако продается эта категория вертолетов значительно хуже, чем остальные воздушные суда. Количество сделок купли-продажи поршневых вертолетов снизилось по сравнению с 2009 годом на 8,6%. А среднее число дней, за которое в 2010 г. продавались поршневые вертолеты, составило 281 день или 72 дня больше по сравнению 2009 годом, что находится в русле общей тенденции всего вторичного рынка. Однако, средняя запрашиваемая цена упала всего на 1,5% по сравнению с 2009 годом.

В итоге эксперты компании JetNet сделали вывод, что реальное положение дел предполагает неспешное восстановление, которое будет длиться дольше, чем отрасль хотела бы. Хорошим признаком является то, что вторичный рынок находится на правильном пути.

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 31 января по 6 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 аэропорты вылета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 31 января по 6 февраля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	26	57	29	7	13	10	26	112
Великобритания	12	32	67	13	34	35	80	162
Франция	28	64	32	29	8	41	92	126
Италия	12	20	23	8	2	7	33	46
Австрия	5	11	2	2	0	16	12	36
Швейцария	24	40	34	4	7	9	46	78
Россия	4	72	53	60	5	79	4	255

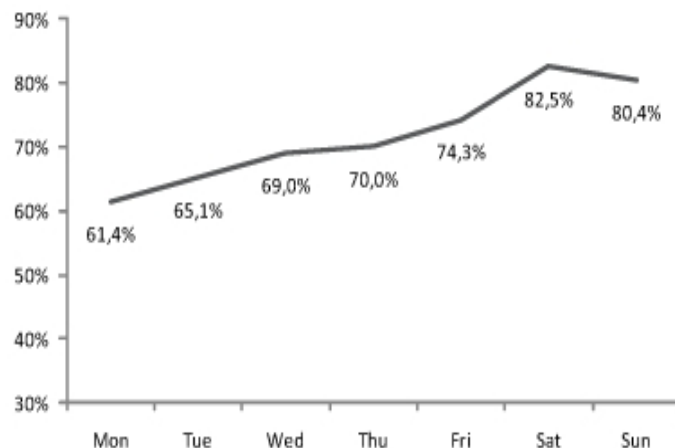
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 31 января по 6 февраля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	1	3	2	2	4	3	14
Великобритания	2	36	8	0	3	9	2	12
Франция	4	6	4	3	1	3	2	11
Италия	0	1	2	5	1	2	0	5
Австрия	3	4	1	1	1	1	2	3
Швейцария	3	8	8	3	4	7	5	20
Россия	5	1	7	0	2	4	1	21

Индекс наличия свободных самолетов

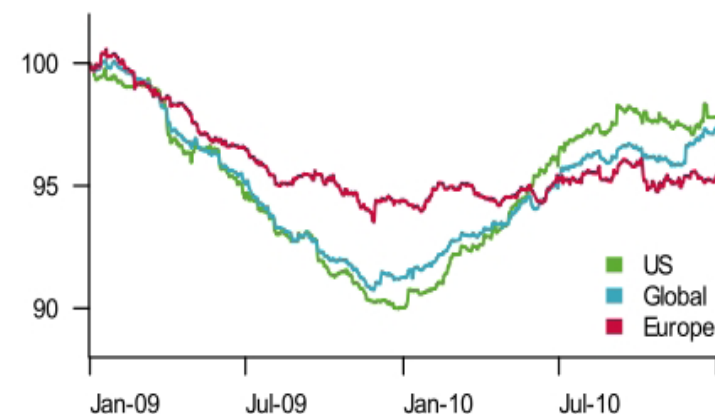
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1505	€ 1531	€ 1518
Cessna Citation Excel	€ 2717	€ 2694	€ 2684
Bombardier Challenger 604	€ 4784	€ 4643	€ 4687

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

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

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Женева	4
3	Ле Бурже, Париж	3
4	Лутон, Лондон	2
5	Шамбери, Экс-ле-Бен	13
6	Пулково, СПб	10
7	Самедан, Сент Мориц	57
8	Кот Д'Азур, Ницца	7
9	Цюрих	6
10	Домодедово, Москва	12

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.