



Каждый год в конце июля - начале августа производители публикуют отчеты за первое полугодие. У всех них по разному построена работа: одни работают стабильно в течение года, а другие увеличивают темп производства к концу года. Однако полугодовые отчеты в сравнении с прошлогодними результатами позволяют оценить тенденцию. Финалом этого действия является отчет о поставках самолетов Ассоциации производителей самолетов авиации общего назначения (GAMA). В этом году он оказался довольно пессимистичным. Упали как поставки, так и общая стоимость поставленных воздушных судов. Причем стоимость упала сильнее количественных результатов - сыграло роль значительное падение поставок дорогих реактивных самолетов. Рецессия в производственном секторе деловой авиации затянулась, хотя прошлогодние прогнозы развития рынка обещали уже в этом году начало восстановления поставок. Но вторичный рынок и неопределенность в экономике давят на покупательский спрос.

Еще одно событие, случившееся на прошлой неделе, может оказать значительное влияние на мировую экономику. Конгресс США во вторник одобрил повышение уровня госдолга США. Однако в субботу 6 августа рейтинговое агентство Standard & Poor's (S&P) снизило долгосрочный кредитный рейтинг США до уровня AA+ и прогноз по рейтингу до "негативного". Это первый раз в истории США, когда кредитный рейтинг был понижен. Последствия этого пока спрогнозировать невозможно, но понятно, что ничего хорошего в случае реализации "негативного" прогноза ждать не приходится. С другой стороны, все рейтинги являются синтетическими и к реальной жизни имеют довольно опосредованное отношение.



С рынка утекает керосин

В России опять начался рост цен на авиакеросин: 2 августа 2011 г. поставщики объявили о подорожании топлива на 5-10%. Рост цен связан как с изменением мировых котировок на нефтепродукты, так и с острым дефицитом авиатоплива. **стр. 8**



Вторичный рынок набирает обороты

Консалтинговая компания JetNet выпустила статистический отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в июне и в первом полугодии 2011 года. **стр. 10**



Поставки упали на 15,5%

4 августа 2011 г. Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) выпустила отчет по поставкам и стоимости самолетов в первом полугодии 2011 года. **стр. 12**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: -12,4%; индекс стоимости: +0,39%

стр. 13

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Gulfstream продвигает G150



Компания Gulfstream Aerospace получила подтверждение сертификата типа (TCV) на самолет G150 от Администрации гражданской авиации Китая, благодаря чему операторы этих самолетов получили возможность регистрировать высокоскоростной бизнес-джет с широким салоном на территории Китайской Народной Республики.

“Это свидетельствует о растущей популярности самолетов Gulfstream во всем мире, - комментирует старший вице-президент отдела маркетинга и продаж компании Gulfstream Лэрри Флинн (Larry Flynn). - Это также демонстрирует наше стремление обеспечить клиентам простую и беспрепятственную процедуру приобретения самолетов Gulfstream независимо от места их регистрации. Полученное разрешение на типовую сертификацию в Китае делает популярную модель самолета еще более привлекательной”.

Разрешение получено благодаря тесному сотрудничеству компании с Федеральным управлением гражданской авиации США, Главным управлением гражданской авиации Китая и Управлением гражданской авиации Израиля, где изготавливается самолет G150.

“Мы довольны достигнутым прогрессом и нашим сотрудничеством с регулирующими органами, предпринятым в целях увеличения преимуществ для наших международных клиентов,” - говорит вице-президент направления лицензирования компании Gulfstream Билл Уиттон (Bill Whitton).

Благодаря высокой скорости и способности преодолевать 3000 морских миль, самолет G150 обеспечивает китайским операторам исключительные возможности и предлагает такую же техническую поддержку, как и для дальнемагистральных моделей G550 и G450.

G150 может долететь от Сингапура до Пекина за 6 часов 10 минут, сокращая время рейса на 1 час 14 минут по сравнению с другими самолетами такого же класса. Самолет способен совершить беспосадочный рейс из Гонконга в Мумбай со скоростью 0,75 Маха, из Гонконга в Дели - со скоростью 0,80 Маха и из Пекина в Дели - со скоростью 0,80 Маха.

За последние два месяца G150 получил разрешение на регистрацию уже в трех странах: в Украине, в Бразилии и вот теперь в Китае. Также в этом году он установил два рекорда скорости между парами городов.

JETEXPO
MOSCOW 2011
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

ВПЕРВЫЕ! Выставка Jet Expo 2011 пройдет на единой площадке – аэропорт Внуково-3

МЫ РАЗВИВАЕМСЯ.
МЫ ДУМАЕМ О НАШИХ КЛИЕНТАХ.
МЫ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕМСЯ НА ДОСТИГНУТОМ.

14 – 16 сентября
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ
Vnukovo-3
MOSCOW
2011
www.jetexpo.ru

28 бизнес-джетов

На статической экспозиции в рамках международной выставки JET EXPO 2011, которая пройдет с 14 по 16 сентября во «Внуково-3», будет представлено 28 самолетов деловой авиации.

В выставочном павильоне «Внуково-3» компания Bell Helicopter продемонстрирует вертолет Bell 407, AgustaWestland - Grand, Eurocopter – EC135 и AS350 B3.

Мировые производители самолетов административного класса - Embraer, Bombardier Aerospace, Dassault Aviation, Gulfstream Aerospace Corporation, Hawker Beechcraft, Piaggio Aero, Daher Socata, а также операторы бизнес-джетов и брокеры - JetAlliance, MJet, Jet Star, Air Charter Service представят на статической площадке JET EXPO 2011 воздушные суда:

Embraer: Legacy 650, Lineage 1000, Phenom 300, Phenom 100;

Bombardier: Learjet 60XR, Challenger 850, Global XRS;

Gulfstream: G550, G450, G150, G100;

Cessna: Caravan, Sovereign, CJ3, Mustang, Citation X, Citation XLS;

Dassault: Falcon 7X, Falcon 2000 LX;

Hawker Beechcraft: Hawker 4000, Hawker 900 XP, Beechcraft King Air 250;

а также TMB 850, P 180 Avanti II и Fokker-100.



Опубликована программа форума “Крылья России”

Оргкомитет международного авиационного форума “Крылья России” опубликовал проект программы и список зарегистрировавшихся участников мероприятия, которое пройдет 11–12 октября 2011 г. в Москве, в гостинице “Ренессанс Москва Монарх Центр”.

Форум “Крылья России” — крупнейшая в России ежегодная конференция, посвященная вопросам стратегии развития воздушного транспорта страны. Одно из важнейших событий в жизни авиатранспортной отрасли, форум стал традиционным местом встречи лидеров рынка, определяющих развитие бизнеса авиаперевозок в России.

В программе конференции:

Рынок воздушного транспорта в России

2010–2011 годы ознаменовались существенным увеличением объемов авиаперевозок и расширением маршрутных сетей российских авиакомпаний. Рост перевозок сопровождается обострением конкурентной борьбы как между российскими авиакомпаниями, так и с их зарубежными коллегами, которые активно осваивают местный рынок.

Каковы ближайшие перспективы рынка, как видят его дальнейшее развитие руководители авиакомпаний, регулирующих органов и независимые аналитики?

Иностранные инвестиции в бизнес российских авиакомпаний

Эффективность участия иностранного капитала в российском авиабизнесе стала особенно заметной благодаря стремительному развитию ряда чартерных авиакомпаний, фактически контролируемых зарубежными туроператорами.

Станет ли иностранное участие в капитале

авиакомпаний РФ в том числе и управленческим прорывом? Какова реальная заинтересованность перевозчиков в развитии партнерства?

Модернизация парка ВС российских авиакомпаний

Авиакомпании России стремительно обновляют свой флот, заменяя устаревшие самолеты местного и западного производства на более современные модели, включая региональные ВС.

Участники сессии поделятся своими взглядами на возможные пути решения проблем в области финансирования приобретения воздушных судов, преодоления дефицита летного состава, совершенствования нормативной базы гражданской авиации.

Развитие региональных авиаперевозок: требуются решительные действия

Региональные и местные перевозки пока ограничивают возможности экономического развития регионов, хотя шаги в сторону повышения доступности авиационного транспорта для населения уже делаются.

Отрасли необходима единая позиция по путям решения этой комплексной проблемы, и тем важнее неформальный обмен мнениями между всеми заинтересованными сторонами: представителями авиакомпаний, аэропортов, производителей авиатехники, федеральных и региональных органов государственного управления.

Форум организован компанией ATO Events при участии российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта и журнала “Авиатранспортное обозрение”. Генеральный партнер форума — Страховой брокер “Малакит”.



Сбербанк передал в лизинг вертолёт

ЗАО «Сбербанк Лизинг» и ЗАО «Вертолетная компания «Аэросоюз» реализовали проект по передаче вертолёт Robinson R44 Raven II. Воздушное судно предназначено для использования в сфере девелопмента недвижимости. Фондирование сделки обеспечил Московский банк ОАО «Сбербанк России». Срок лизинга до 7 лет. Общая сумма договора лизинга – свыше 700 000 долларов США.

Сергей Клишо, и.о. генерального директора ЗАО «Сбербанк Лизинг»: «Специально для малой авиации мы готовы предложить не только вертолёт Robinson и Eurocopter, но и самолёты Tecnam, Cessna, Hawker. По отечественной авиационной технике разработаны и действуют условия с индивидуальными настройками для лизингополучателей. Эти авиационные программы позволяют нашим партнёрам не только быстро и эффективно решать операционные задачи, но и перейти на новый уровень управления бизнес процессами».

Сергей Хомяков, Генеральный директор ЗАО «Вертолетная компания «Аэросоюз»: «Благодарим Сбербанк Лизинг за свой вклад в развитие малой авиации России. Каждый приобретенный вертолет, самолет демонстрирует, что летать в России можно. В нашем вертолетном центре Клиент получит самое высококвалифицированное обслуживание и массу удовольствия от общения с авиационными профессионалами. От винта!»

Вертолетная компания АЭРОСОЮЗ основана в 2002 году и является крупнейшим в России официальным дилером и сервисным центром Robinson Helicopter Company (USA), с конца 2008 г - официальным дилером и сервисным центром AGUSTA (Италия), агентом и сервисным центром EUROCOPTER (Франция), авиационно-учебным центром Robinson и EUROCOPTER.



ТО Cessna в Приволжье



На рынке технического обслуживания самолетов Авиации Общего Назначения появился новый игрок. Компания Cessna Service Plus, базирующаяся на территории Бугурусланского Летного Училища, сертифицирована российскими авиационными властями на обслуживание одномоторных самолетов Cessna.

Персонал компании прошел курс обучения в ведущих центрах Германии. Для обслуживания воздушных судов Cessna закуплено самое современное оборудование и построен ангар, отвечающий всем современным требованиям.

Соответствие требованиям Федеральных Авиационных Правил это, прежде всего, подтверждение возможности выполнения квалифицированного и качественного технического обслуживания воздушных судов.

«Появление технического центра Cessna в Приволжском Федеральном Округе – очередной шаг на пути становления АОН в России. ПФО является одним из перспективных регионов России в плане развития малой авиации» - заявил Александр Евдокимов, представитель Cessna Aircraft SE в России.



Первый за Уралом вертодром

В Мошковском районе Новосибирской области, в тридцати минутах езды на автомобиле от центра города, открылся первый за Уралом вертолетный клуб общей площадью 11,4 га. Вертодром уже готов предоставлять услуги по техническому обслуживанию и базированию вертолетов, а также обучению пилотов-любителей.

Создатели клуба, компания «РосИнсталАвиа», инвестировали в этот проект около 300 млн рублей, из которых 210 было потрачено на покупку техники: по спецзаказу в США изготовили вертолеты Robinson R44 и Robinson R66, а во Франции – Eurocopter AS 350 B3. Еще около 90 млн руб. было вложено в создание инфраструктуры вертодрома.

Вертодрому пророчат большое будущее: именно здесь мэр Владимир Городецкий видит новый этап развития городской дорожной инфраструктуры, а губернатор Новосибирской области Василий Юрченко – зарождение санавиации, столь необходимой региону. В 2012 году в городе появится своя вертолетная площадка, пообещал губернатор.

По словам пилота Сергея Царегородцева, воздушные суда вертодрома вполне могут использоваться для санавиации. Они легко трансформируются для перевозки больных на носилках, имеют современное оборудование и способны практически «вслепую» заходить на посадочные полосы.

Курс обучения новичков, включающий в себя теоретическую и практическую подготовку, обойдется желающим одновременно дотронуться до неба и штурвала вертолета в 950 тыс. рублей. Также новый аэроклуб предусматривает возможность вертолетных прогулок от десяти минут, которые будут стоить 4700 рублей, до часа, который, в свою очередь, обойдется в 28000 рублей.



Латвия потеряла прибыль

Кажется, в Латвии отныне прилично авиацией заниматься только государству. Появились недовольные деятельностью частной компании- FBO RIGA.

“За время Новой волны в Ригу прилетели многие российские миллионеры на своих частных самолетах, но вся прибыль от их обслуживания ушла из под носа государства. Они заплатили своим, а не госбюджету”, - сообщила передача Nekā Personīga телеканала TV3. Под “своими” телеканал имел ввиду авиакомпанию FBO RIGA, которая обслуживает бизнес-авиацию.

“Два года назад Рижский аэропорт пустил на свою территорию бывшего советника мэра Риги Нила Ушакова Игоря Малышкова, который построил огромный терминал для обслуживания частных самолетов и снял всю “пенку” с рейсов российских миллионеров. Государству досталось совсем немного в виде налогов”, - сетует TV3.

“Мы обслуживаем примерно 150 рейсов в месяц, в год получается около 2000 посадок и взлетов частных самолетов. Пик, конечно, приходится на время Новой волны, когда за неделю мы обслужили 200 бортов”, - рассказал совладелец FBO RIGA Леонид Городницкий.

По подсчетам Nekā Personīga, за время фестиваля прибыль авиакомпании составила 200 тыс. евро. Далее в телепередаче было сказано, что у Рижского аэропорта достаточно возможностей, чтобы самостоятельно обслуживать рейсы бизнес-авиации.

Однако само руководство аэропорта считает иначе. “Если мы сами не вложили ни копейки, а получаем регулярный доход в виде налогов, то почему это нам невыгодно”, - недоумевает глава Рижского аэропорта Арнис Лухсе.

LABACE 2011: новшества и новинки

8-я латиноамериканская выставка и конференция бизнес-авиации LABACE 2011 пройдет в аэропорту Конгоньяс Сан-Паулу 11-13 августа 2011 года. Число участников вырастет до 165. Количество самолетов также будет больше - 62 против 56 в 2010 году.

В прошлом году одним из факторов успеха стало изменение расписания выставки - выставка была открыта с 12 дня и до 9 вечера, что прекрасно отвечало национальным традициям.

Не обошлось без новшеств и на Labace 2011, 3 дня отведено для выставки 11, 12 и 13, а оставшиеся дни будут посвящены конференции, ранее осуществлявшейся в параллельном режиме. Выставочные площади изменены для обеспечения более эффективного использования пространства. Таким образом, число участников превысит 150, зарегистрированных в прошлом году, и вырастет до 165. Количество самолетов также будет больше - 62 против 56 в 2010 году. Что касается аудитории - ожидается увеличение с 14800 до 16000. Площади экспозиций полностью выкуплены, осталось продать 5% билетов на трибуны зрителей, и эти ожидания претворятся в жизнь.

Среди участников выставки: Airbus, Eclipse,



AgustaWestland, Bombardier Business Aircraft, Cirrus, Dassault Falcon, Embraer, Gulfstream, Cessna, Bell Helicopters, Hawker Beechcraft, Helibras и ряд других.

Lider Aviação опубликовал список самолетов, которые будут участвовать в Labace 2011. Самая большая новинка – выход на латиноамериканский рынок турбовинтовых King Air 250. Подтверждены две продажи этой модели в Бразилии. Турбовинтовые King Air 350ER (1-й раз в Бразилии) и King Air C90GTx за King Air 350i будут выставлены в ангаре компании в аэропорту Congonhas.



CJ4 обслуживается в Цюрихе

Jet Aviation Zurich недавно получил одобрение на обслуживание в своем авторизованном сервисном центре Cessna Citation очередного самолета американского производителя. Компания получила разрешение на выполнение текущего и периодического технического обслуживания самолетов Citation CJ4.

Это разрешение позволит Jet Aviation Zurich обслуживать все самолеты семейства Cessna Jet.

“Добавление нового типа самолета является доказательством нашей неизменной приверженности делу обеспечения безопасности, качества и надежности, в то время как эксплуатанты самолетов CJ4 от расширения предлагаемых нами услуг получают больше удобства и выгоды”, сказал вице-президент и генеральный директор Jet Aviation Zurich Якоб Штрауб.

Кроме обслуживания реактивных самолетов Cessna, техцентр Jet Aviation Zurich также имеет авторизацию от Hawker Beechcraft на обслуживание и ремонт самолетов King Air и Hawker.



Global 5000/6000 получают высокоскоростной интернет



Bombardier Aerospace объявила о выборе компании EMS Aviation для обеспечения бизнес-джетов Global 5000 и Global 6000 оборудованием для высокоскоростного подключения к Интернету. Новая опциональная система имеет маршрутизатор EMS, который работает в системе связи ViaSat Ku-диапазона. Это оборудование позволит обеспечить хорошую скорость интернета в полете, такую же, к которой клиенты привыкли на земле, а также дополнит уже существующую стандартную систему связи SwiftBroadband, работающую в L-диапазоне.

Новое оборудование работает с высокоскоростным интернет-сервисом ViaSat Yonder, доступным через сервис-партнеров, который предлагает улучшенные возможности по подключению и хорошую зону покрытия.

“Бизнес-джеты семейства Global специально разработаны для обеспечения высокопроизводительной рабочей среды, что является ключевым фактором при выборе этих самолетов ведущими корпорациями по всему миру”, говорит вице-президент и генеральный менеджер

платформы Global Bombardier Business Aircraft Стефан Леблан, комментируя выбор EMS Aviation в качестве дополнительного поставщика интернет оборудования для своих самолетов.

“Воздушные суда, оснащенные этой системой, смогут пользоваться нашим сервисом высокоскоростного Интернета Yonder, который позволяет насладиться по-настоящему современной офисной обстановкой в любой точке покрытия нашей сети”, продолжает Дон Бухман, директор ViaSat Mobile Broadband. “Этот сервис позволит клиентам самолетов семейства Global наиболее эффективно использовать свое время на борту самолета”.

Сервис высокоскоростного Интернета Yonder на борту бизнес-джетов Global 5000 и Global 6000 обеспечивает подключение к Интернету по Wi-Fi, возможности использовать IP-телефонию (VoIP), виртуальные частные сети (VPN) и получать электронную почту с вложениями при помощи ноутбуков. Скорость передачи данных на борт составляет свыше 1 мегабит в секунду (Mbps) и с борта самолета более 128 килобит в секунду (кбит).



Лондон Сити возможно будет закрыт

В рамках обеспечения безопасности проведения летних Олимпийских игр в Лондоне будут введены ограничения по использованию воздушного пространства. Обширные зоны, где воздушное движение будет ограничено или запрещено в период с 13 июля по 12 сентября 2012 года, вызывают беспокойство операторов деловой авиации.

Зона действия ограничений простирается от аэропорта Хитроу на западе до дельты Темзы на востоке, на север почти до Кембриджа, и на юг – до южного побережья Англии. Олимпийский стадион и другие места проведения соревнований защищены зоной полного запрета, покрывающей большую часть Лондона и пригородов.

Управляющие аэропортами, попавшими в запретные зоны, в ожидании резкого повышения количества рейсов во время Олимпиады пытаются представить, как ограничения скажутся на их работе. Аэропорт Лондон Сити находится в треугольнике между Олимпийским стадионом и двумя аренами – XL и O2. Гэри Ходжетс, директор по планированию, объясняет, что сейчас курс взлета и набора высоты пролегает непосредственно над Олимпийским стадионом, и разработка новых инструкций хоть и возможная, но трудно исполнимая альтернатива. Все более вероятной становится угроза полного закрытия Лондон Сити, в частности на время церемоний открытия и закрытия Олимпийских игр.

Джейсон Хэйворд, генеральный управляющий компании Universal Aviation в лондонском аэропорту Станстед, говорит, что на время действия ограничений агентство Airport Coordination Ltd. (ACL), отвечающее за распределение слотов в 26 аэропортах Великобритании и Евросоюзе, распространит свое влияние еще на ряд аэропортов. Впервые в список



слотируемых аэропортов войдут Фарнборо и Биггин Хилл.

“ACL разрабатывает программное обеспечение, которое позволит координировать план полета со слотом. Если план полета не будет совпадать со слотом, то рейс может быть автоматически отменен”, — объясняет Хэйворд. Воздушное пространство над юго-востоком Англии и расположенные там аэропорты примут на себя основную массу прибывающих рейсов. Вся официальная информация будет публиковаться и регулярно обновляться на сайте <http://olympics.airspacesafety.com>.

На вопрос о возможности вертолетного сообщения, Дэвид Макроберт, президент компании PremiAir, специализирующейся на вертолетных VIP-перевозках

и владеющей лондонским вертодромом Баттерси, отвечает: “Мы надеемся, что в лучшем случае нам разрешат доставлять пассажиров в Лондон и обратно с посадкой на Лондонском вертодроме”. Ранее предлагался проект речного шаттла от вертодрома до олимпийских площадок, но пока ясности в этом вопросе нет.

Британская вертолетная ассоциация (ВНА) разрабатывает план предварительной регистрации пилотов, операторов и воздушных судов с последующим предписанием заранее известных маршрутов полета над Лондоном.

Майк Вайнз, AVIATION WEEK
Источник: АТО

С рынка утекает керосин

В России опять начался рост цен на авиакеросин: 2 августа 2011 г. поставщики объявили о подорожании топлива на 5-10%. Рост цен связан как с изменением мировых котировок на нефтепродукты, так и с острым дефицитом авиатоплива. Спрос на него на российских биржах превышает предложение в пять-шесть раз. Участники рынка по традиции ждут роста цен на авиабилеты.

2 августа 2011 в российских аэропортах начало дорожать авиатопливо. Так, по данным “Аэрофьюэлз Групп”, в Шереметьево стоимость тонны авиакеросина выросла на 1 тыс. руб. (с услугой заправки в крыло и НДС — на 1,18 тыс. руб.). Такой же рост цен ожидается 6 августа в Домодедово. В итоге стоимость одной тонны топлива в Шереметьево составит 32,32 тыс. руб., в Домодедово — 33,15 тыс. Во Внуково с 6 августа тонна топлива будет стоить дороже на 1,19 тыс. руб. (на 1,4 тыс. руб. с учетом НДС и заправки в крыло) — 32,071 тыс. руб. Таким образом, в среднем в Москве топливо подорожает на 4,5%. В ИАЦ “Кортес” подтвердили факт возобновления роста цен на авиакеросин, прогнозируя их увеличение в августе по всей России на 2-10%.

Источник “Ъ” в ТНК-ВР объясняет удорожание топлива “рядом факторов”. Во-первых, колебаниями Platts Jet Fuel Price Index, который “вел себя в июле очень нервно”. Сначала цена упала со \$120 до \$102 за баррель, потом возобновила рост, сейчас держится в коридоре \$115-120. Кроме того, добавляет собеседник “Ъ”, в европейских аэропортах топливо примерно на 10% дороже, и иностранные перевозчики стараются заправляться в России “под завязку”, создавая дополнительный спрос.

Глава “Аэрофьюэлз Групп” Владимир Спиридонов добавляет, что на НПЗ в Комсомольске-на-Амуре



и Киришах ведется реконструкция. Многие НПЗ, добавляет топ-менеджер, принимают участие в госпрограмме по производству зимнего дизеля, по наполнению Госрезерва, крупную партию авиатоплива выкупило Минобороны.

Александр Былкин из “Петрокоммерц” добавляет, что продолжается рост перевозок российских авиакомпаний и только он, по мнению аналитика, может создать дефицит топлива примерно на уровне 7%. Но в июле, по данным Владимира Спиридонова, спрос на авиакеросин на биржах превышал предложение уже в пять-шесть раз. В “Кортесе” подтвердили “Ъ”, что дефицит топлива был и по итогам вчерашних торгов, не уточнив, впрочем, его масштаба.

Правительство пыталось сдерживать рост цен на авиакеросин еще зимой наряду со стоимостью дизтоплива. Тогда премьер Владимир Путин

откровенно надавил на нефтяников, и некоторые даже снизили цены. Однако потом рост продолжился. С начала года, уточняют в “Аэрофьюэлз Групп”, топливо подорожало на 25-27%. Последний раз цены поднимались 1 июня — тоже примерно на 5%, тогда многие авиакомпании объявили об увеличении топливных сборов.

Руководитель комитета по транспорту Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин считает, что крупнейшим авиакомпаниям удастся сохранить цены на прежнем уровне, но от игроков среднего звена стоит ожидать писем об увеличении тарифов в ближайшие две недели. Страховать риски на несколько месяцев вперед есть возможность лишь у крупных авиакомпаний с большим оборотом, а “небольшие игроки вынуждены обслуживаться по текущим ценам”.

Источник: Коммерсантъ

Hawker Beechcraft сообщил результаты второго квартала 2011

3 августа 2011 года компания Hawker Beechcraft сообщила о результатах второго квартала 2011 года. Компания сообщает о продолжающемся девятом квартале подряд росте портфеля заказов. За второй квартал 2011 года компания получила на \$ 487 млн. новых заказов, в то же время отмен было на \$ 80 млн. На конец второго квартала 2011 года Hawker Beechcraft имеет объем портфеля заказов в размере \$ 1,4 млрд. (на конец первого квартала этот показатель составлял \$ 1,5 млрд.). Около 42% объема этих заказов будут поставлены не ранее чем через 12 месяцев.

“Общие поставки наших самолетов увеличились в первом полугодии этого года по сравнению с первой половиной 2010 года”, сказал Билл Бойсчер (Bill Boisture), председатель и исполнительный директор Hawker Beechcraft. “Непрерывное улучшение показателя EBITDA в последние четыре квартала также является показателем успеха инвестиций, которые мы вкладываем в эффективность управления нашим бизнесом. Тем не менее, мы продолжаем получать убыток в основном из-за ситуации в сегменте в B&GA (деловых и самолетов авиации общего назначения)”. Поставки деловых самолетов и АОН в первую половину 2011 года по сравнению с аналогичным периодом 2010 года остались на прежнем уровне: в 2010 году изготовлено 88 самолетов, а в 2011 - 89.

Во втором квартале 2011 года компания поставила 44 самолета сегмента B&GA против 54 поставок в аналогичный период 2010 года. Основной причиной такой разницы является необычно высокий объем поставок поршневых самолетов во втором квартале прошлого года. Тогда было изготовлено 17 поршневых самолетов, по сравнению с более типичным уровнем в 9 самолетов во втором квартале 2011 года.

Компания также испытывала перебои в снабжении, которые повлияли на производство самолетов Hawker 4000 и King Air. Это вызвало отсрочку некоторых запланированных на второй квартал поставок Hawker 4000. Компания планирует разрешить эти проблемы в течение третьего и четвертого кварталов 2011 года, но ожидает, что всё-таки этот сбой приведет к уменьшению планируемых поставок самолетов Hawker 4000 и King Air во второй половине этого года.

Во втором квартале 2011 года объем продаж в сегменте B&GA составил \$ 291,9 млн., что на \$ 61,6 млн. меньше по сравнению с выручкой за тот же период 2010 года (\$ 353,5 млн.). Более половины этого снижения Hawker Beechcraft связывает с сокращением доходов от продажи подержанных самолетов, полученных по trade-in в счет оплаты новых самолетов. Кроме того, во втором квартале 2011 года по сравнению с аналогичным периодом 2010 года поставлено больше самолетов по более низким ценам.

Этот сегмент компании также показал операционный убыток во втором квартале 2011 года в размере \$ 64,9 млн. Однако по сравнению с тем же периодом 2010 года произошло улучшение этого показателя на \$ 8,4 млн. (во втором квартале 2010 года убыток составил \$ 73,3 млн.).

“Текущие проблемы рынка в Европе и в других регионах продолжают давить на доверие покупателей по всему миру, о чем свидетельствует продолжающийся спад в нашем основном сегменте, особенно на рынке легких и средних бизнес-джетов”, сказал глава Hawker Beechcraft. “Снижение поставок наших реактивных самолетов является отражением этой тенденции. Тем не менее, мы продолжаем

наблюдать высокий спрос на линейку самолетов Beechcraft, в том числе на King Air специального назначения, что является позитивным отражением диверсификации нашего портфеля продуктов”.

Также Билл Бойсчер отметил работу подразделения компании Global Customer Support. Этот сегмент показал как увеличение выручки, так и рост прибыли. Это в первую очередь связано с увеличением объема работ по техническому обслуживанию самолетов. Также подразделение успешно работает над проектами модернизации уже эксплуатирующихся самолетов, таких как King Air 200GTR, Hawker 800XPR и Hawker 400XPR.



	Второй квартал	
	2011	2010
<i>Hawker 4000</i>	1	4
<i>Hawker 900XP</i>	4	3
<i>Hawker 800XP</i>	-	1
<i>Hawker 750</i>	2	1
<i>Hawker 400XP</i>	-	2
<i>Premier</i>	3	2
<i>King Air</i>	25	24
<i>Поршневые модели</i>	9	17
ВСЕГО	44	54

Вторичный рынок набирает обороты

Консалтинговая компания JetNet выпустила статистический отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в июне и в первом полугодии 2011 года. После более чем двух лет спада, 2011 год будет еще одним годом коррекции с надеждой на устойчивый рост в 2012 году и в дальнейшем. Ведь здоровье вторичного рынка создает основу для заказов новых самолетов.

Как и в предыдущих отчетах этого года в итоговом полугодовом отчете вторичный рынок демонстрирует признаки восстановления, но пока на ранней стадии. В сравнении с полугодием прошлого года вторичный рынок бизнес-джетов показал двузначный рост на 15,3% в показателе количества сделок купли-продажи. Однако этот рост сопровождался продолжающейся снижаться средней ценой сделки. Также на конец первого полугодия 2011 года, по сравнению с аналогичным периодом 2010 года, доля выставленных на продажу бизнес-джетов значительно изменилась в

сторону уменьшения на 1,3% до 13,8% с 15,1%. Эта доля впервые с ноября 2008 года упала в количественном выражении ниже 2500 самолетов, что является положительным знаком.

Турбовинтовые самолеты движутся в такой же тенденции, что и бизнес-джеты, хотя не так выражено. Доля выставленных на продажу самолетов этого класса на конец июня 2011 г. составила 10%, что на 0,9% меньше чем в июне 2010 года. В количественном выражении сейчас выставлено на продажу 1335 турбовинтовых самолетов. Однако стоит отметить, что значительное количество продающихся самолетов имеют возраст более 16 лет: более 59% бизнес-джетов и более 69% турбовинтовых самолетов.

Средняя цена предложения в сегменте бизнес-джетов, если сравнить июль 2011 против июля 2010, увеличилась на \$ 1,2 млн. или 28,5%. Один месяц улучшения не может считаться тенденцией, есть надежда, что этот ключевой показатель будет продолжать улучшаться.

Однако при сравнении полугодий видно, что все сегменты вторичного рынка, за исключением поршневых самолетов, показали снижение средних запрашиваемых цен. Снижение цен колебалось от -18,6% для бизнес-джетов, -3,8% для турбовинтовых самолетов и -10,5% для газотурбинных вертолетов. Стоимость поршневых вертолетов на вторичном рынке

Pre-owned Business Jets				
Fleet	June			
	2011	2010	Change	%
In Operation	18,121	17,507	614	3.5%
For Sale	2,493	2,640	-147	-5.6%
% For Sale	13.8%	15.1%	(-1.3 pts)	
Fleet	June			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	167	181	-14	-7.7%
Avg. Days on Market	373	395	-22	-5.6%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$5.502	\$4.283	\$1.219	28.5%
Fleet	January to June			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	1,024	888	136	15.3%
Avg. Days on Market	384	351	33	9.4%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.130	\$5.072	-\$0.942	-18.6%

выросла в сравнении с первым полугодием 2010 года на 6,7%.

Однако сегмент поршневых вертолетов также стал единственным сектором рынка, который показал увеличение доли выставленных на продажу воздушных судов с 6,2% в июне 2010 года до 6,7% в июне 2011 года.

Business Aircraft For Sale - June 2011				
Age Group	Business Jets	%	Business Turboprops	%
0 - 15 Years	1,006	40.4%	407	30.5%
16 Plus Years	1,487	59.6%	928	69.5%
Total	2,493	100.0%	1,335	100.0%

Worldwide Trends				
June	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
For Sale	2,493	1,335	1,167	607
% For Sale 2011	13.8%	10.3%	6.6%	6.7%
% For Sale 2010	15.1%	10.9%	6.8%	6.2%
Change - % For Sale	(-1.3 pts)	(-0.6 pt)	(-0.2 pt)	.5 pt
January to June 2011				
Full Sale Transactions	1,024	611	613	479
Avg. Days on Market	384	310	404	322
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.130	\$1.276	\$1.284	\$0.223
January to June 2011 vs 2010				
% Change - Sale Transactions	15.3%	3.7%	-10.4%	-20.2%
Change - Avg. Days on Market	33	-16	72	10
% Change - Avg. Asking Prices	-18.6%	-3.8%	-10.5%	6.7%

продолжение

Динамика изменения количества сделок купли-продажи показывает, что самолеты продаются лучше вертолетов. Количество сделок в сегменте реактивных самолетов увеличилось на 15,3%, а в сегменте турбовинтовые увеличение составило 3,7%. В то же время оба сегмента вертолетной техники показали двузначное снижение этого параметра (до 10,4% для газотурбинных и 20,2% для поршневых вертолетов).

Судя по тенденции продаж на вторичном рынке с января 2004 по май 2011 года нынешнее состояние рынка находится в восходящем тренде. По состоянию на май 2011 года продажи в сегменте бизнес-джетов находятся на 6,8% ниже своего пика в феврале 2008 года. В то же время сегмент турбовинтовых самолетов пока ниже на 23,7% от пика, установленного также

в феврале 2008 года. Это довольно резкий отскок от минимумов 2009 года, и можно заметить, что коррекционный процесс пока находится в движении. Цены на топливо в США продолжают оставаться высокими. Во втором квартале 2011 цены на авиационное топливо составили \$ 6,63 за галлон и находятся на подъеме. Текущие цены находятся всего на 20 центов или на 3%, ниже, чем цены на топливо в пике 2008 года - \$ 6,83 за галлон.

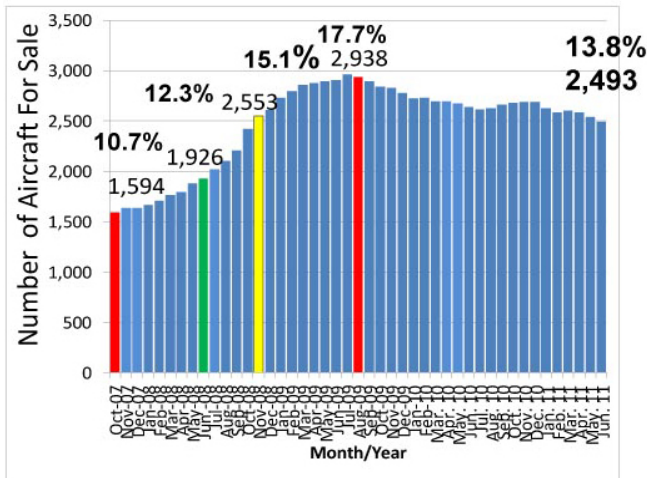
Бюро экономического анализа США сообщило, что реальный валовой внутренний продукт во втором квартале 2011 года увеличился в годовом исчислении на 1,3 процента. В первом квартале реальный ВВП вырос на 0,4 процента. В отчете, представленном в прошлом месяце, рост ВВП в первом квартале 2011 года в годовом выражении составил 1,9%. По оценке

JetNet, рост ВВП более чем на 3,0% позволяет рынку бизнес-авиации также расти. К сожалению, в течение первых двух кварталов 2011 года ВВП США находится значительно ниже этого уровня.

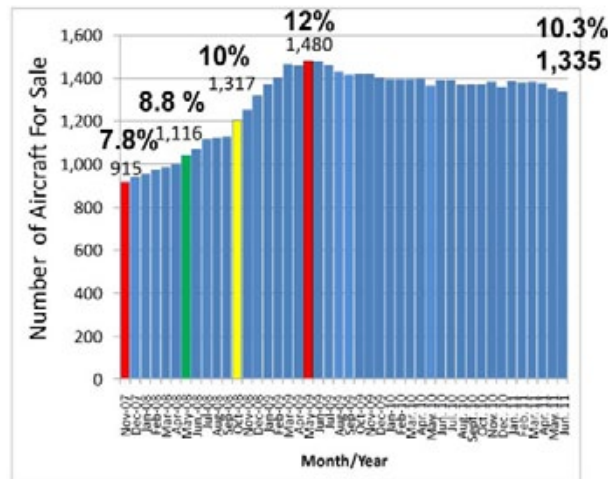
Переход в новое десятилетие внушает оптимизм в возможность восстановления отрасли. Первые шесть месяцев 2011 года показали, что растет количество операций купли-продажи, и для бизнес-джетов этот показатель почти достигает пиковых уровней 2007 года. Положительная активность на вторичном рынке должна способствовать улучшению продаж новых самолетов в ближайшем будущем. Тем не менее, экономика США требует стимулирования роста, который к сожалению не наблюдался в первой половине 2011 года.



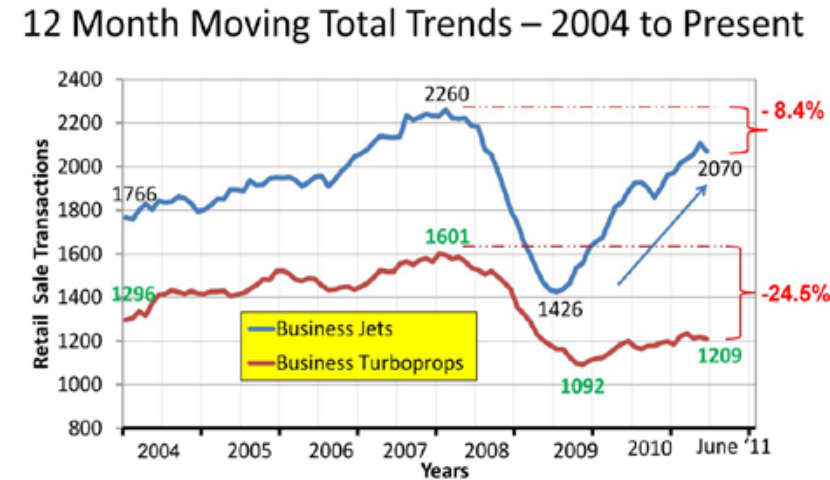
Business Jets



Business Turboprop



Business Jet & Business Turboprop Pre-owned Retail Sale Transactions



Поставки упали на 15,5%

4 августа 2011 г. Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) выпустила отчет по поставкам и стоимости самолетов в первом полугодии 2011 года.

В первые шесть месяцев 2011 года поставки самолетов авиации общего назначения (general aviation) упали на 15,5 процентов, с 936 самолетов в 1-м полугодии 2010 года до 791 самолета за тот же период этого года. Общая стоимость всех поставленных самолетов авиации общего назначения за этот период составила 7,3 млрд. долларов США, и по сравнению с тем же периодом 2010 г. упала на 22,3 процента.

Поставки поршневых самолетов составили 387 единиц, по сравнению с 424 самолетами в первые шесть месяцев 2010 года, что означает 8,7-процентное снижение. Производство турбовинтовой техники

снизилось на 8,9 процентов до 143 единиц в 2011 году, тогда как в течение этого же периода 2010 года было поставлено 157 самолетов. Поставки бизнес-джетов составили 261 самолет, что на 26,5 процентов меньше по сравнению с первыми шестью месяцами 2010 года (355 самолетов).

“Такие отрицательные показатели поставок демонстрируют, насколько несвоевременна и потенциально разрушительна риторика и политика администрации президента Обамы в отношении корпоративных самолетов, входящих в авиацию общего назначения”, заявил президент GAMA и главный исполнительный директор Пит Банс. “Нынешняя администрация выбрала владельцев самолетов деловой авиации для политической демагогии. Это просто удивительно, что они не могут связать владельцев самолетов с рабочими местами на производстве и не понимают, что таким образом они наносят большой ущерб промышленности, которая еще не вышла из рецессии. Вместо того, чтобы демонизировать нашу отрасль, президент Обама должен встать на защиту рабочих мест в производстве самолетов авиации общего назначения”.

Президент Международной ассоциации механиков и рабочих аэрокосмической отрасли Том Бафенбаргер добавил: “Если президент Обама когда-либо станет заинтересован в создании рабочих мест авиации общего назначения, а не использовать отрасль в качестве боксерской груши, то мы готовы работать с ним, чтобы улучшить эти рабочие места, а также возможности для бизнеса”.

В настоящее время владельцы бизнес-джетов могут амортизировать свои инвестиции в течение пяти лет. Президент США Барак Обама предложил увеличить график амортизации для самолетов авиации общего назначения до семи лет, назвав текущий пятилетний график “вопиющей” налоговой лазейкой. График амортизации для самолетов авиации общего назначения существует с начала 1980-х. В бизнес-авиации применяются такие же правила, как и для других активов, таких как автомобили, автобусы, грузовики и строительная техника, стоимость которых может амортизирована в течение пятилетнего периода, если приобретенные активы использовались для бизнеса. Многие наблюдатели критиковали такое внимание администрации Обамы к деловой авиации, однако в случае принятия предложений президента, они оказали бы минимальное воздействие на сокращение дефицита федерального бюджета.

[Отчет о поставках во втором квартале 2011 г. по производителям.](#)



Общие поставки в первом полугодии 2011 г. в сравнении с 2010 г.

Сегмент	2010	2011	Изменение
Поршневые	424	387	-8,7%
Турбовинтовые	157	143	-8,9%
Реактивные	355	261	-26,5%
ВСЕГО	936	791	-15,5%
СТОИМОСТЬ	\$ 9,4 млрд.	\$ 7,3 млрд.	-22,3%



Avinode Business Intelligence Newsletter

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



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 1 по 7 августа 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	30	5	26	63	5	20	8	77
Великобритания	10	44	182	125	1	35	5	341
Франция	21	145	204	318	13	69	323	555
Италия	55	67	234	189	37	51	64	349
Австрия	8	5	7	8	7	2	0	26
Швейцария	30	20	69	87	10	6	13	165
Россия	32	1	339	306	20	40	5	647

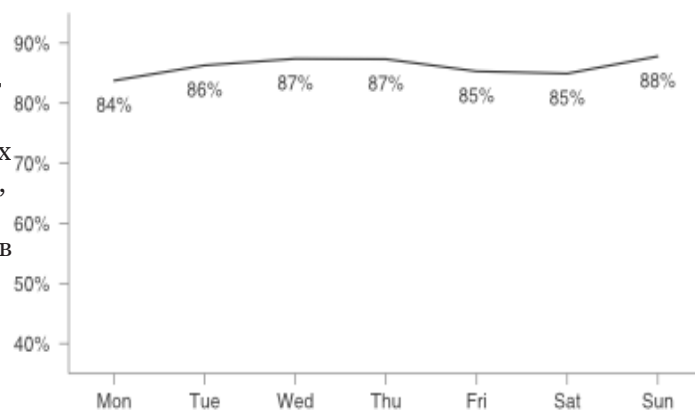
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 1 по 7 августа 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	22	5	6	3	3	5	2	14
Великобритания	3	38	24	10	2	2	3	32
Франция	7	15	34	16	5	14	14	37
Италия	3	9	13	21	11	10	10	22
Австрия	3	1	1	2	2	4	3	8
Швейцария	3	0	12	2	2	6	3	16
Россия	3	2	5	1	1	4	5	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	€ 1635	€ 1624	€ 1626
Cessna Citation Excel	€ 2908	€ 2728	€ 2680
Bombardier Challenger 604	€ 4770	€ 4762	€ 4751

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

Стоимость рассчитана на основе 20 Cessna Citation Jet, 26 Cessna Citation Excel и 29 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ле Бурже - Ницца	267
2	Лутон - Ницца	228
3	Ницца - Ле Бурже	212
4	Олбия - Ницца	193
5	Ницца - Олбия	167
6	Ницца - Ибица	143
7	Фарнборо - Ницца	124
8	Лутон - Олбия	123
9	Малага - Ницца	121
10	Женева - Ницца	119

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.