



Очень просто делать прогнозы в стабильные времена и сложно при неопределенности. Но компании, которые уже считаются специалистами в этом непростом деле, продолжают «радовать» нас своими предсказаниями. В начале недели Bombardier выпустил ежегодный 20-летний прогноз относительно поставок новых деловых и коммерческих самолетов. Это стал третий доклад на такую долгосрочную перспективу, и по тому, как изменялись цифры поставок и общая стоимость бизнес-джетов, можно судить о тенденциях, которые овладевают умами аналитиков.

Примечательно, что по сравнению с прошлогодним прогнозом, количество поставленных в следующие 20 лет бизнес-джетов не изменилось, однако увеличилась на \$ 22 млрд. общая стоимость поставок. Также компания сделала коррекцию по поводу срока начала роста рынка – по прошлогоднему отчету рост должен начаться в нынешнем 2012 году. В 2010 году компания была более оптимистична – 26 тысяч бизнес-джетов стоимостью \$ 661 млрд. с 2010 по 2029 годы. Так что, пессимистические настроения в стане аналитиков начинают помаленьку меняться, и есть надежда, что они окажутся правы.

А московское вертолетное сообщество порадовала новость о возможном частичном открытии неба над столицей. И, несмотря на то, что эта новость муссируется на протяжении последних нескольких лет, в этот раз хотя бы Минтранс не стал разочаровывать владельцев вертолетов и подтвердил, что работа в этом направлении ведется активно, хотя точные сроки пока не определены.



Специально для бизнеса

Британский национальный авиаперевозчик British Airways объявил о создании дочернего подразделения British Airways Limited для выполнения трансатлантических рейсов на самолетах Airbus A318CJ Elite

стр. 12



24 тысячи за 20 лет

Традиционно в середине года компания Bombardier Aerospace выпускает свой ежегодный прогноз поставок новых деловых и коммерческих самолетов. В этом году производитель выпустил третий 20-летний прогноз

стр. 13



Сложный выбор

Завершив дело о добровольном банкротстве, Hawker Beechcraft может покинуть шестерку мировых производителей бизнес-джетов. В документах, предоставленных компанией в суд, предлагается три варианта выхода из кризиса

стр. 14



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: -8,02%; индекс стоимости: +0,24%

стр. 16



АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

МJET приступил к эксплуатации Global 5000

Австрийский оператор МJET GmbH приступил к эксплуатации нового самолета Bombardier Global 5000. Это первый бизнес-джет, пополнивший флот перевозчика в этом году. Самолет будет находиться в управлении МJET GmbH и выполнять полеты в интересах крупной восточно-европейской корпорации.

Известно, что компания участвовала в тендере и выиграла его в условиях сильной конкуренции со стороны других операторов. Однако название компании, передавшей самолет в управление, в МJET GmbH называть отказываются. Но скорее всего речь идет о российской корпорации «Федеральная сетевая компания - российская энергетическая компания», которая в начале июня подвела итоги тендера

на авиационные перевозки (№ЭССК/СК/741), и компанией победителем стала именно МJET GmbH. К тому же, как комментируют в МJET GmbH, самолет будет базироваться в крупнейшем восточно-европейском аэропорту.

В настоящее время МJET GmbH входит в тройку крупнейших бизнес-операторов Австрии. Флот компании состоит из 11-ти самолетов различных типов, среди них: Gulfstream V, Gulfstream G450, Gulfstream G200, Fokker 100EJ (хорошо известный российским клиентам) и Hawker 900XP.

Помимо эксплуатации воздушных судов, находящихся в собственности, МJET GmbH предлагает своим клиентам – владельцам частных воздушных судов, а также другим операторам, целый ряд дополнительных услуг, включая поддержку летной годности воздушных судов, обеспечение полетов, круглосуточное диспетчерское обслуживание с планированием и сопровождением полетов.

Кроме этого, МJET GmbH входит в холдинг MS Group вместе с российскими компаниями «Московское Небо» и «Меридиан».




Jet Port Charters
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации

Медицинская авиация
Организация VIP залов



г. Москва, Боровское шоссе, д. 1,
Центр Бизнес-Авиации, оф. 216,
+7(495) 662-8-662, e-mail: sales@jetport.aero, www.jetport.ru



«ЮТэйр» свяжет Борисполь в Киев

Авиакомпания «ЮТэйр-Украина» будет выполнять коммерческие перелеты между аэропортом Борисполь и открытым в Киеве в среду на Парковой дороге Центром административно-деловой авиации. Об этом сообщил представитель авиакомпании Кирилл Антонов. «Перелетом смогут воспользоваться как гости, так и граждане Украины. Время перелета из Борисполя составит около 15 мин», - сказал он. По словам Антонова, в целом стоимость перелета составляет 2 тыс. евро в час. Соответственно, стоимость перелета из аэропорта обойдется в 500 евро. В перелетах будут задействованы вертолеты парка авиакомпании. Сколько можно будет перевезти пассажиров за один рейс, не уточняется.

Строительство административно-делового центра авиации началось в октябре 2010 года. Заказчиком строительства выступило ООО «Амадеус Ко», генеральным проектировщиком - совместное украинско-французское предприятие «Основа-Солсиф». Общий размер вертодрома - 115 на 50,45 м, где расположились две площадки для приема вертолетов. Вертодрому, который входит в перечень объектов инженерной и транспортной инфраструктуры в районе Парковой дороги в Киеве, присвоен класс Н-3. Он рассчитан на прием тяжелых вертолетов весом до 13 тонн. Пока что сдано две очереди из пяти. Остальные работы будут проведены позднее - после Евро-2012.

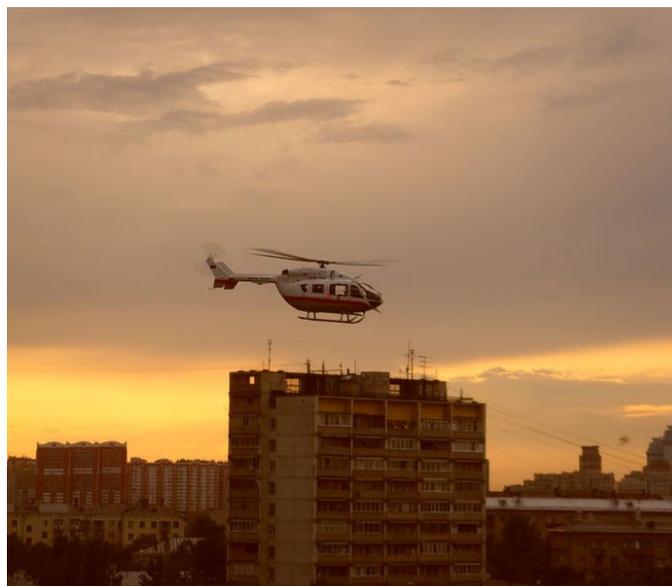
Основная функция нового центра - прием и отправка вертолетов, обслуживание чартерных рейсов. Кроме этого, центр может быть использован для приема официальных делегаций, чтобы избежать заторов на столичных автодорогах. Во время Евро-2012, в случае чрезвычайных ситуаций, центр обеспечит предоставление экстренной помощи.



Мигалки заменят вертушками

Небо над столицей в акватории Москвы-реки могут открыть для авиapolетов. Эту информацию «РГ» подтвердили в минтрансе, заметив, что точные сроки пока не определены.

«Для этого потребуется небольшая модернизация механизма радиолокационного контроля снижения над Москвой, - пояснил заместитель министра транспорта Валерий Окулов. - Если несколько лет назад ряд силовых служб были категорически против полетов над столицей в пределах МКАД, то сейчас не возражают. Речь, скорее всего, пойдет о вертолетных перевозках. После тестовых полетов надеемся получить одобрения силовиков на авиасообщение по этому маршруту». Окулов также сообщил, что к постоянным полетам будут допущены не все перевозчики. И добавил: «Правительственному от-



ряду, скорее всего, дадут такое право. Прежде всего речь пойдет о том, чтобы посадить на вертолеты тех, кому позволено пользоваться мигалками, и это будет колоссальная экономия».

С точки зрения организации полетов над Москвой особых проблем нет, уверяет глава Росавиации Александр Нерадько. Но обращает внимание на то, что многие москвичи вряд ли будут в восторге от того, что над их домами летают самолеты и вертолеты. «Нужно принять взвешенное решение для вертолетного сообщения деловой авиации над Москвой-рекой. Может быть, стоит провести опрос среди населения?» - предложил Нерадько.

К слову, свой опрос по этому поводу «Российская газета» уже организовала. Первые результаты голосования на официальном сайте свидетельствуют о том, что мнения разделились. На момент подписания номера сорок процентов респондентов ответили, что не имеют ничего против того, чтобы небо над Москвой открыли для полетов. Еще столько же эту идею не одобряют. Остальные участники опроса выразили согласие, но при одном условии: если в ночное время полеты будут запрещены.

Тем временем, объемы авиaperевозок растут в год на 20 процентов. Поэтому вопрос: кто будет сидеть за штурвалом, стоит острее, чем разрешение полетов над столицей. Пока перевозчики пытаются своими силами справиться с проблемой дефицита летных кадров: сокращают отпуск летчикам, снимают с дальних маршрутов запасного, третьего, пилота. Некоторые эксперты считают такую практику недопустимой.

Источник: Российская газета



Arab Wings переходит на префикс “P4”

Иорданский оператор бизнес-авиации Arab Wings перерегистрирует свои самолеты в Арубе. В компании считают, что новые финансовые послабления, которые предоставляют авиационные власти Арубы, существенно снизят эксплуатационные расходы. К тому же, в компании началась активная работа по развитию менеджмента воздушных судов, и новые частные владельцы все охотнее регистрируют свои самолеты в офшорах.

В мае 2012 года сразу два самолета перевозчика - Bombardier Global 5000 и Embraer Legacy 600 - получили новую регистрацию, а до конца года Arab Wings планирует перерегистрировать еще три воздушных судна.

В борьбе за клиента авиационные власти Арубы существенно упростили процедуру регистрации воздушного судна. Теперь они предоставляют зарегистрированным воздушным судам «Certificate of Commercial Use». Этот документ в некоторых государствах позволяет избежать начисления НДС и прочих налогов на ГСМ. Аруба сейчас уже не требует каких-либо особых процедур сертификации оператора, то есть, чтобы зарегистрировать самолет в этом реестре, вовсе не нужна какая-либо сертифицированная структура – компания-собственник формально и будет оператором.

Существенным экономическим преимуществом частной регистрации, в случае Арубы – собственного оператора, является возможность самостоятельно управлять процессом подготовки полетов с одной стороны, и, заключив прямые договора с обслуживающими компаниями, управлять затратами с другой. Это позволяет избегать многочисленных посредни-

ков, и, следовательно, снизить стоимость той или иной услуги.

На сегодня Аруба старается быть лояльным государством по отношению к собственникам воздушных судов, как с точки зрения стоимости необходимых сертификатов (сертификат летной годности, свидетельство о регистрации и т.д.), так и с точки зрения оперативности работы самих авиационных властей (например, валидация пилота занимает 15-20 минут).

Эксперты связывают новые условия регистрации с возросшей конкуренцией на этом рынке, прежде всего со стороны острова Мэн, Бермуд, Каймановых островов и «новичка» - острова Гернси. И за последний месяц сразу несколько перевозчиков перерегистрировали свои самолеты в Арубе. Так, всего в течение двух недель компания Comlux KZ перерегистрировала три самолета Bombardier Challenger 850, а мальтийский оператор Carre Aviation – два Bombardier Global 5000.

В настоящее время Arab Wings оперирует 12-ю реактивными самолетами: Gulfstream G450, Challenger 604/605, Embraer Legacy 600/650, Hawker 800XP, Bombardier Global 5000 и Cessna Citation Sovereign. Основные маршруты перевозчика – страны Персидского залива и Европы. Компания Arab Wings начала свою деятельность в 1975 году в качестве дочернего подразделения компании Royal Jordanian. Сейчас самолеты компании базируются в аэропортах Аммана, Дубай и Эр-Рияда. Позднее компания стала независимой. В 2010 году Arab Wings стала первой компанией, сертифицированной на соответствие ISO-9002.

27-29 2012
сентября

Седьмая
международная
выставка
деловой авиации

аэропорт Внуково-3
JETEXPO
MOSCOW 2012

Air Partner пришел в Индию

Компания Air Partner объявила о начале стратегического развития в Индии с целью продвижения своих продуктов в области частной авиации. В качестве партнера была выбрана компания InterGlobe Enterprises, один из лидеров в предоставлении авиационных и туристических услуг. Достигнув успеха в сфере бизнес-авиации, InterGlobe Enterprises расширила круг предлагаемых продуктов и поменяла название на InterGlobe Established, представленное на рынке под брендом «THE ESTD».

«THE ESTD» оказывает разнообразные luxury-услуги частным и корпоративным клиентам; ее доступ к потенциальным заказчикам и знание корпоративного и туристического рынка Индии станут для Air Partner идеальной стартовой площадкой, с которой можно нарастить клиентскую базу за счет растущего количества пользователей частной авиации в этом регионе.

По словам Марка Бриффа, CEO компании Air Partner, Индия – это страна с многочисленным населением, быстро растущей экономикой и глобальными интересами. «THE ESTD» является для нас идеальным партнером с сильным брендом, знаниями и пониманием корпоративного и туристического секторов Индии. Это партнерство создает для Air Partner прекрасную возможность запустить свои услуги и продукты на растущий и прибыльный рынок», - комментирует г-н Брифф.

В свою очередь, Президент THE ESTD Нигель Харвуд уверен, что через это партнерство клиенты компании смогут получить доступ к лучшим услугам в области деловой авиации.



PrivateFly.com расширяет бизнес в Европе

Крупнейший в Великобритании онлайн-сервис бронирования самолетов бизнес-авиации PrivateFly начинает активно работать в Европе, а в частности в Германии и Франции, а также Венгрии, Польше, Словакии и Чешской Республике. Для этого специалисты компании модернизировали сайт PrivateFly.com и модернизировали его для заказчиков в конкретной стране.

Напомним, что в 2010 году PrivateFly.com привлекла инвестиции в размере 2 млн. фунтов стерлингов. На эти деньги компания существенно расширила свою деятельность и, как следствие этого, вышла на международный рынок. В компании считают, что успешное привлечение средств демонстрирует уверенность инвесторов в дальнейшем развитии деловой авиации, и в частности чартерного сегмента. Спад стал катализатором перемен в нашей индустрии, создавая четкое требование со стороны клиентов на более прозрачное ценообразование. PrivateFly.com использует эту ситуацию в своих интересах, вкладывая значительные средства в улучшение быстродействия, удобство бронирования и прозрачное ценообразование в чартерном сегменте.

По словам Адама Твиделла, основателя компании PrivateFly, основной акцент при выходе на новые рынки в компании планируют сделать на сотрудничество с рынками Германии и Франции. «Но, а в ближайшем будущем в компании также рассчитываем осуществить продвижение на Восток, в частности – в Польшу: в прошлом году в этой стране наблюдался 13 % рост использования деловой авиации, и этот спрос неуклонно растет. К концу 2012 года мы значительно расширим свое присутствие на данном рынке».



Адам Твиделл, основатель PrivateFly

Еще в 2008 году соучредители, муж и жена Адам Твиделл и Карол Корк, продали свой дом для начального капитала компании. Твиделл служил 10 лет в качестве пилота в ВВС Великобритании, три года в NetJets и был консультантом London City Airport. И все это для того, чтобы начать собственный бизнес.

В базе системы бронирования PrivateFly.com в настоящее время находятся более 7000 самолетов со всего мира.



BMW приобрел Gulfstream G550

BMW Flugdienst, компания, выполняющая перевозки топ-менеджеров автомобильного концерна BMW, приступила к эксплуатации нового самолета Gulfstream G550 с «соответствующим» бортовым номером D-ABMW. Таким образом, теперь флот BMW Flugdienst состоит из четырех самолетов: три Gulfstream G550 и один Dassault Falcon 2000EX Easy.



Все самолеты базируются в Мюнхене и выполняют полеты по всему миру. Выбор в пользу дальнобойных бизнес-джетов не случаен. Как прокомментировал источник в компании, филиалы концерна разбросаны по всему миру от Северной Америки до Китая, и именно самолеты с повышенной дальностью существенно экономят время, и, следовательно, их эксплуатация очень эффективна. В среднем самолеты налетывают в год до 600 летных часов. На конец года запланирована поставка очередного самолета Gulfstream G550.

BMW Flugdienst является не единственной «автомобильной» авиакомпанией в Германии. Volkswagen Air Service, базирующаяся в аэропорту Брауншвейг-Вольфсбург, возит исключительно менеджеров концерна Volkswagen AG. Ее флот (девять машин) состоит только из самолетов европейских производителей: Falcon Dassault 7X, Falcon Dassault 2000, Falcon Dassault 900 и Airbus ACJ319.

В управлении ABS Jets появился первый BBJ

Чешский оператор ABS Jets подписал годовой контракт на управление самолетом Boeing Business Jet (бортовой номер P4-NGK) с клиентом из Восточной Европы, имя которого не разглашается. Таким образом, впервые в истории перевозчика в его флоте появился самолет Boeing Business Jet. В настоящее время ABS Jets активно эксплуатирует лайнер на трансатлантических и азиатских направлениях. BBJ P4-NGK, 2009 года выпуска, до октября 2011 года эксплуатировался компаниями PPG Group и Intera Holdings, после чего был выставлен на продажу.

В начале 2012 года он был приобретен частным лицом, а в мае текущего года - передан в управление ABS Jets. Согласно подписанному соглашению, самолет помимо выполнения рейсов в интересах собственника может быть выставлен на чартеры. Принимая во внимание опыт ABS Jets по предоставлению воздушных судов в аренду правительствам небольших государств, в компании сделали ставку именно на этот сегмент. Подробно о конкретных

клиентах на этот самолет в компании не распространяются, однако не отрицают факт ведения активных переговоров.

ABS Jets уверенно чувствует себя на рынке бизнес-перевозок. Вслед за самым успешным в своей истории 2011 годом, компания продолжает демонстрировать устойчивый рост по основным показателям своей деятельности. За первый квартал 2012 года количество выполненных рейсов, по сравнению с аналогичным периодом 2011 года, выросло на 28 %.

Компания ABS Jet известна на рынке не только как эксплуатант и поставщик полного спектра услуг бизнес-авиации, но и как уполномоченный представитель Embraer по продажам в Восточной Европе. На базе перевозчика функционирует авторизованный сервисный центр. Образованная в 2004 году компания в настоящее время эксплуатирует самолеты Legacy 600, LearJet 60XR, Cessna Citation Bravo. Аэропорты базирования: Прага и Братислава.



Falcon запускает новый веб-сайт

Dassault Falcon запустила новый глобальный веб-сайт компании - www.DassaultFalcon.com. Новое виртуальное представительство производителя построено на последних веб-технологиях и имеет совершенно новый, «удобный» интерфейс. Сайт позволяет посетителям получить быстрый доступ к информации о продукции Dassault Falcon, изучить возможности обслуживания клиентов, а также другие разделы, представляющие интерес для потенциальных клиентов и операторов. Портал адаптирован для всех популярных браузеров, а также iPad, и использует дополнительные функции, встроенные в последние версии этих обозревателей.

В новый сайт включены дополнительные возможности, такие как видеоматериалы, а также целый ряд интерактивных ноу-хау, включая интерьеры всех текущих моделей бизнес-джетов Falcon, которые пользователь может посмотреть в трехмерном отображении, и новые карты полетов в более чем 12000 аэропортах по всему миру. Также усовершенствованный веб-сайт обеспечивает свободный доступ клиентов к порталу Falcon, где можно быстро заказать запасные части, познакомиться с последними новостями компании и скачать технические документы. В настоящее время веб-сайт реализован на английском и китайском языках, однако уже скоро появятся на разделы для русских, итальянских и немецких пользователей.

«Web-технологии развиваются из года в год, и очень большая часть самолетов приобретает, исходя из первичной информации, полученной с сайта производителя, а внедрение новейших технологий в наш новый продукт, делает его более интерактивным и повысит узнаваемость бренда среди наших клиентов», говорит Джон Росанваллон, президент и CEO Dassault Falcon.



Эрик Линдберг стал послом бренда ACS

Эрик Линдберг – известный авиатор и внук всемирно известного Чарльза Линдберга, недавно присоединился в качестве посла бренда к компании Air Charter Service.

Дедушка Эрика, Чарльз Линдберг, был легендарным первооткрывателем и новатором в авиации, он известен тем, что в 1927 в одиночку перелетел Атлантический океан. Известный авиатор совершил перелет на одномоторном самолете 'The Spirit of St Louis' (Дух Сент-Луиса) из Рузвельт Филд (Нью-Йорк) в Ле Бурже (Париж), где его встречали тысячи восторженных парижан. В общей сложности полет продлился 33½ часа. В 2002 г. в честь 75-летней годовщины легендарного полета своего деда Эрик повторил его подвиг на одномоторном самолете 'The New Spirit Of St Louis' (Новый Дух Сент-Луиса) из Нью-Йорка в Париж.

Эрик является членом Совета директоров Фонда Линдберга. Фонд был создан в 1977 году - через 50 лет после исторического полета Чарльза - генералом Джеймсом Х. Дулиттлом, астронавтом Нилом Армстронгом и близким другом Линдбергов (Чарльз и его жена Анна) Джеймсом Д. Ньютоном. Целью создания фонда послужило желание отдать дань уважения новаторскому вкладу Линдберга в авиацию, исследования, охрану окружающей среды и гуманитарные науки.

Эрик также принимает активное участие в разработке X-Prize - развитие космических путешествий для туристов, а также в сфере программы электри-



ческих полетов LEAP (Lindbergh Electric Aircraft Programme).

Крис Лич, председатель и основатель ACS, заявил: «Это большая честь, что Эрик согласился присоединиться к нам в качестве посла нашего бренда - его новаторский вклад в мире авиации вдохновляет, и он разделяет наши взгляды на то, как вскоре люди будут путешествовать вокруг земного шара».

«Мы знакомы с Крисом и ACS в течение некоторого времени, и я был в восторге от возможности сотрудничать с такой замечательной командой профессионалов. Я очень рад внести вклад в развитие ACS и помочь ей продолжить свои впечатляющие темпы роста на ближайшие годы» – прокомментировал Эрик.

Эрик будет работать с ACS по нескольким направлениям в грузовых и пассажирских департаментах.



В Китае начинается сборка Legacy 650

Embraer подписал соглашение с AVIC о начале сборки Legacy 600/650 в Китае на совместном предприятии Harbin Embraer Aircraft Industry Co, Ltd. В апреле 2011 года компании договорились начать работу по перепрофилированию СП в Харбине на сборку бизнес-джетов. Первый самолет, произведенный HEAI, будет готов к концу 2013 года.

Самолеты, собранные в рамках этого соглашения, предназначены для реализации на китайском рынке. Десять Legacy 650 с завода HEAI получит китайская лизинговая компания ICBC Financial Leasing.

В апреле этого года Embraer и ICBC Financial Leasing подписали меморандум взаимопонимания, предусматривающий финансирование закупок и лизинг техники производства Embraer. В рамках этого соглашения китайская компания разместила твердый заказ на 5 Legacy 650 и опцион еще на 5 самолетов этого типа. Это делает ICBC Financial Leasing стартовым заказчиком совместного предприятия Harbin Embraer Aircraft Industry.

На сегодняшний день Embraer имеет 154 твердых заказа с китайского рынка (самолеты коммерческой авиации и бизнес-джеты), причем 116 самолетов уже поставлены. На Embraer приходится около 78% рынка региональной авиации Китая, также набирает силу сегмент деловой авиации с 18 твердыми заказами на бизнес-джеты, которые были сделаны в течение 2011 года.

Сотрудничество с AVIC по сборке Legacy 600/650 усиливает присутствие Embraer на рынке бизнес-авиации Китая.



Bombardier строит объекты по всему миру

Компания Bombardier приступила к строительству сервисного центра вблизи аэропорта Seletar в Сингапуре. Новый сервисный центр, который будет открыт во втором квартале 2013 года, будет иметь общую площадь почти в 3000 кв.м. и включать в себя ангарные комплексы и склады запасных частей. Новый центр будет предлагать обслуживание всей линейки самолетов Bombardier: Learjet, Challenger и Global. По мнению Эрика Мартеля, вице-президента компании по работе с клиентами, новый центр станет крупнейшим в регионе и дополнит сеть ныне существующих центров технической поддержки компании в Шанхае, Гонконге и Сиднее.

«Сингапур – это стратегическое место в Азиатско-Тихоокеанском регионе для нашей компании. К тому же рынок этих стран стремительно развивается, и мы отмечаем положительный тренд в продвижении наших самолетов именно в этом регионе. На сегодняшний день более 170 самолетов эксплуатируется здесь. Своим клиентам мы сможем предложить полный спектр услуг послепродажного обслуживания на самом высоком уровне, так же как и в наших центрах в Северной Америке и Европе», комментирует г-н Мартель.

Новый центр станет самым крупным проектом производителя, а всего Bombardier имеет 10 подобных центров по всему миру. Кроме этого, Bombardier имеет сеть из 55 уполномоченных компаний по техническому обслуживанию самолетов производителя в 27 странах.

А в Марокко канадский производитель собирается построить новый завод по производству компонентов для своих самолетов. Новые производственные мощности развернутся в свободной экономической зоне Midparc Casablanca. Соответствующее соглаше-



Начало строительства сингапурского техцентра

ние было достигнуто еще в ноябре прошлого года, однако подписание всех соответствующих документов, включая аренду земли, состоялось в начале июня 2012 года. С марокканской стороны договор был подписан правительством этого государства. Перечень компонентов, которые будут производиться в Марокко, будет опубликован в самое ближайшее время. Вполне возможно, что именно в Марокко Bombardier построит линию по производству задней части фюзеляжа новых Bombardier Global 7000 и Global 8000.

Напомним, что помимо Марокко Bombardier имеет завод в Индии, где работают 400 инженеров. Недавно заключены соглашения с китайской корпорацией Shenyang Aircraft о производстве частей композиционных фюзеляжей для региональных самолетов. Президент Bombardier Aerospace Ги Аши пообещал, что стратегическое производство останется в Канаде, однако добавил: «Глобализация в авиационной промышленности открыла новые рынки и новые возможности. Мы последовательно расширяем наше присутствие на всех континентах».



Challenge Aero Ukraine получил новый Eurocopter EC145

Флот украинской компании Challenge Aero Ukraine, работающей на рынке бизнес-перевозок Украины, пополнился новым вертолетом Eurocopter EC145, который в ближайшее время начнет полеты. Таким образом, Challenge Aero Ukraine станет эксплуатантом, имеющим практически всю линейку вертолетов компании Eurocopter. В настоящее время в управлении перевозчика находятся два Eurocopter EC135, Eurocopter EC120B, Eurocopter EC155, а также Augusta 109S Grand и два Bell 430.

Вертолет EC145 «Mercedes-Benz Style» был разработан студией Mercedes-Benz Advanced Design Studio в Комо, Италия, и является отражением лучших дизайнерских решений от Mercedes-Benz. Просторная кабина двухдвигательного EC145 позволила дизайнерам Mercedes-Benz применить модульный подход для создания самого современного интерьера на основе новой линейки автомобилей R-класса. Конфигурация салона может быть легко изменена, так как все сиденья установлены на направляющих. В салоне также имеются холодильник, подстаканники, стол, монитор и DVD-плеер, а кроме того, дополнительные вместительные ящики. Кабина и салон разделены перегородкой с окнами. Плафоны, устанавливаемые на моделях Mercedes-Benz E- и S-классов, используются для освещения пассажирского салона. Зона для хранения багажа расположена в кормовой части кабины EC145, что обеспечивает высокую емкость багажного отсека. Покупателям EC145 «Mercedes-Benz Style» роскошная обшивка сидений будет доступна в нескольких цветовых гаммах. Также доступен выбор элитных пород дерева для напольного



покрытия. Общее впечатление элегантности и стиля дополняется расположением стильных деревянных панелей на потолке.

Вертолет EC145 «Mercedes-Benz Style» является третьей люксовой моделью производителя за последние 8 лет, что подтверждает стремление компании Eurocopter производить вертолеты для корпоративных и VIP клиентов».

В настоящее время в Украине уже летают два EC145 в VIP-компоновке, еще две машины используются Министерством по чрезвычайным ситуациям.

Украинский оператор Challenge Aero Ukraine на рынке деловой авиации существует с 2002 года.

Основным видом деятельности компании является предоставление услуг по организации и выполнению чартерных авиаперелетов на воздушных судах VIP-класса. На сегодняшний день компания единственная на Украине, предоставляющая «полный цикл» услуг. Собственная хендлинговая компания, собственная служба сервиса, техническая служба, летный персонал, служба клининга, вертолетная компания. Именно Challenge Aero Ukraine сертифицировала новые типы зарубежных самолетов в Украине, так как основной флот рынка состоял из отечественных воздушных судов, и существовала необходимость привлечения новых современных самолетов для перевозок на территории Украины.

Помимо услуги чартерных перевозок Challenge Aero Ukraine также предлагает широкий спектр дополнительных услуг, включая консультационные услуги по

покупке самолетов, их стоимости, организации эксплуатации и дальнейшего летно-технического обслуживания, оптимизации расходов на содержание бизнес-джета, регистрацию и оперирование воздушным судном, организацию сервисного обслуживания самолета, организацию и выполнение полетов в интересах владельца, а в случае необходимости продажи — поиск покупателя на вторичном рынке, предпродажная подготовка.

Собственная техническая служба сертифицирована для обслуживания самолетов и вертолетов в Борисполе, Жулянах и некоторых других аэропортах Украины. На сегодняшний день Challenge Aero Ukraine представлена в Харькове, Днепропетровске, Одессе, Донецке и Москве.

Jet Aviation Dubai идет на новые рынки

Эксперты Jet Aviation Dubai отмечают, что рост спроса на «текущий» ремонт и модернизацию интерьеров достигнет в этом году максимального значения за последние четыре года. В третьем квартале текущего года Jet Aviation Dubai запускает новую программу по модернизации и ремонту интерьеров. При этом в компании будут предлагать эти работы практически на любой стадии планового технического обслуживания или во время длительного отстоя бизнес-джета.



В перечень предоставляемых услуг по комплексному ремонту интерьеров будут входить - замена обшивки, ковровых покрытий, внутренняя покраска, ремонт элементов, содержащих золото и другие драгоценные металлы. Для клиентов Jet Aviation Dubai выделено несколько профессиональных дизайнеров, которые по желанию заказчика смогут оперативно внести изменения в интерьер. В компании будет предусмотрен выставочный зал специализированного центра отделки, где клиентам будут демонстрироваться образцы материалов. Кроме этого, в Jet Aviation Dubai работают специалисты по установке на борту дополнительного развлекательного оборудования, включающего телевидение (прямой эфир и HDTV — телевидение высокой четкости) и соответствующие экраны, DVD-плееры, новые игровые станции и индивидуальные видеосистемы, аудиосистемы и звуковые колонки, спутниковое радио, док-станции для iPod, пульты дистанционного управления. Часть этих систем разработана специально для использования на борту и сертифицирована. На выбор клиента - несколько производителей подобного оборудования.

Также в Jet Aviation Dubai будут предлагать клиентам и модернизацию систем звукоизоляции. «Звукоизоляция — это, по сути, пакеты, наполненные изолирующим материалом. Мы также прокладываем слои материала, специально разработанного для демпфирования колебаний, над или под настилом пола. Кроме того, это подходящий момент, чтобы проверить проводку, а также заглянуть за боковые стенки салона и убедиться в отсутствии признаков коррозии. Скорее всего, другого такого случая не представится», - комментируют в компании.

Но для клиентов будут доступны и новые технологии - активные системы механического шумоподавления, которые, правда, в настоящее время устанавливаются на сравнительно небольшое число самолетов. На некоторых больших бизнес-джетах средства шумоподавления устанавливаются на подушки двигателя, но все-таки большей частью клиенты будут выбирать системы со звукоизолирующими пакетами, так как последние далеко не дешевы. На все выполненные работы компания дает повышенную гарантию.

А еще, недавно Jet Aviation Dubai достигла соглашения с авиационными властями Индии (Director General Civil Aviation) о возможности технического обслуживания и ремонта самолетов, внесенных в авиационный реестр Индии. Данный документ готовился и согласовывался в течение последних двух лет и в начале июля вступит в юридическую силу. Выбор в пользу Jet Aviation Dubai был сделан случайно. Именно Jet Aviation Dubai на сегодняшний момент предлагает услуги по техническому обслуживанию

и ремонту наиболее популярных моделей бизнес-джетов, которые эксплуатируются индийскими владельцами. Среди них Gulfstream GIV-SP, GV-SP, G200, G500, G550, Embraer Legacy, Dassault Falcon 900EX и Falcon 2000, а также готовится к запуску линия по техническому обслуживанию Falcon 7X.

Подписанным соглашением довольны все стороны. У индийских владельцев появляется возможность прохождения ТОиР в непосредственной близости от места базирования и получать услуги от одного из лидеров этого рынка, а Jet Aviation сможет загрузить свои мощности в Дубай. «Мы получили очередное подтверждение того, что работа наших специалистов отвечает самым высоким международным стандартам качества, обеспечивает безопасность полетов и удобство для владельцев самолетов и операторов деловой авиации», - комментирует Майкл Рукер, вице-президент Jet Aviation Dubai.

Напомним, что центр технической поддержки Jet Aviation в Дубае и собственное FBO были открыты в мае 2005 года как совместное предприятие с группой Аль-Мула. В настоящее время компания владеет ангаром площадью 4200 квадратных метров, специализированными мастерскими площадью 1000 квадратных метров, а также двухэтажным зданием FBO площадью 1050 квадратных метров. Jet Aviation Dubai является авторизованным сервисным центром по обслуживанию и гарантийной поддержке самолетов ведущих авиационных производителей. Техническое обслуживание и ремонт здесь проходят практически все типы бизнес-джетов - Boeing BBJ, Gulfstream GIV и GV, Dassault Falcon серии 900 и 2000, Hawker Beechcraft Hawker 800/850. Более тяжелые формы предусмотрены для Airbus A318/A319/320/321 и Bombardier Challenger 604/605.

Турбопропы обеспечивают рост

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности американской бизнес-авиации в мае 2012 г. По сравнению с предыдущим месяцем общий трафик деловой авиации в США вырос на 3,5%. В сравнении с маем 2011 года также наблюдался небольшой рост, на 1,6%.

В мае 2012 г., по сравнению с апрелем 2012 г., активность бизнес-авиации США увеличилась на 3,5%. При этом частные (part 91) и коммерческие (part 135) полеты показали довольно хороший рост, на 3,9% и 5,3% соответственно, в то время как активность самолетов в долевом владении снизилась на 1,0%. Сравнение с прошлым месяцем по категориям воздушных судов показывает увеличение трафика всех типов самолетов, хотя и неравномерное. Так, турбовинтовые самолеты и средние бизнес-джеты показали большую активность (7,0% и 2,4% соответственно), чем малоразмерные и большие бизнес-джеты (0,7% и 1,9% соответственно). По отдельным видам полетов и категориям самолетов можно отметить значительный рост полетов турбовинтовых самолетов по part 91 и part 135 и такое же значительное снижение полетов малых и больших бизнес-джетов в

	Активность деловых самолетов май 2012 против мая 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	5.9%	5.3%	0.2%	5.3%
Малые реактивные самолеты	5.6%	-3.1%	-12.8%	0.7%
Средние реактивные самолеты	4.9%	0.2%	-7.6%	-0.1%
Большие реактивные самолеты	-3.2%	-1.2%	-6.5%	-3.1%
Итого по всем категориям самолетов	4.3%	0.9%	-6.9%	1.6%

долевом владении (что и сказалось на общих результатах этих категорий воздушных судов).

Небольшой рост активности бизнес-авиации США (+1,6%) по сравнению с маем прошлого года произошел благодаря росту трафика турбовинтовых самолетов и полетов по part 91. Также примечательно, что полеты по part 135, по сравнению с результатами годичной давности, впервые за 16 месяцев перешли в положительную зону, поднявшись на 0,9%. Аутсайдерами стали, как и в сравнении с апрелем 2012 года, воздушные суда в долевом владении. Причем здесь

«отличились» все категории самолетов: малые бизнес-джеты (-12,8%), средние (-7,6%), большие (-6,5%), за исключением турбопропов (+0,2%). По итогам мая 2012 года можно сказать, что американскую бизнес-авиацию в последнее время двигает вперед активность турбовинтовых самолетов, причем такая же тенденция наблюдалась и в самый кризисный период - 2009 год. Несмотря на общий рост, напрашиваются «нехорошие» аналогии и параллели...

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)

Средние (Mid-size Jets) и суперсредние (Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты (Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.

	Активность деловых самолетов май 2012 против апреля 2012			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	6.9%	7.9%	4.3%	7.0%
Малые реактивные самолеты	1.4%	1.6%	-6.3%	0.7%
Средние реактивные самолеты	2.0%	6.7%	-0.5%	2.4%
Большие реактивные самолеты	2.8%	2.6%	-4.8%	1.9%
Итого по всем категориям самолетов	3.9%	5.3%	-1.0%	3.5%

Специально для бизнеса

Британский национальный авиаперевозчик British Airways объявил о создании дочернего подразделения British Airways Limited для выполнения трансатлантических рейсов на самолетах Airbus A318CJ Elite. В настоящее время «новоиспеченный» перевозчик получил сертификат эксплуатанта, и на его баланс поступили два 32-х местных Airbus A318CJ Elite. В компании уверены, что выделение рейсов премиум-класса в отдельный сегмент бизнеса сможет реально привлечь дополнительные инвестиции, которые так необходимы сейчас новому перевозчику, осуществляющему на данный момент только два ежедневных рейса из Лондона в Нью-Йорк.

Изначально British Airways планировала назвать компанию Asoparco, однако менеджмент перевозчика принял решение в пользу British Airways Limited, с целью сохранения общего бренда и узнаваемости на рынке. 11 июня 2012 года авиакомпания British Airways Limited выполнила первый рейс.

Теперь, помимо ежедневных рейсов в американскую столицу, в British Airways Limited реально рассматривают возможность освоения и других направлений. В качестве возможного второго пункта назначения фигурирует Дубай, однако в настоящее время British Airways Limited эту информацию не подтверждает, но и не опровергает.

Трансатлантические перелеты на A318 British Airways начала выполнять в 2009 году. Однако уже в 2010 компания столкнулась с существенными проблемами, связанными с резким падением спроса на эти рейсы. Основная проблема – это время полета. «Airbus A318 был специально адаптирован для этого маршрута, салон имеет 32 раскладывающихся кресла и оснащен последними достижениями в области информационных технологий», - рассказывалось в рекламном буклете перевозчика. Но это все из



разряда рекламных «зазывалок». В действительности, из-за недостаточной длины ВПП в London City Airport, самолет заправляется не полностью и осуществляет техническую посадку для дозаправки в Ирландии (что занимает полтора часа). Но, по мнению менеджеров перевозчика, в этом есть один существенный плюс: когда пассажиры останавливаются в Shannon Airport в Ирландии, они проходят все таможенные и пограничные процедуры, и по прибытию в Нью-Йорк проходят только те процедуры, которые необходимы при внутренних перелетах. Но это не очевидное преимущество технической посадки существенно и повлияло на спрос. Однако введенный менеджерами компании «кризисный» план сработал, и в 2011 году ситуация стала управляемой. Спрос восстановился, и компания продолжала выполнять два ежедневных рейса в Нью-Йорк (аэропорт JFK).

Но уже в ближайшее время British Airways Limited может столкнуться с реальной конкуренцией на этих

перелетах. О намерениях открыть новые беспосадочные рейсы из аэропорта London City в Нью-Йорк объявила британская компания Odyssey Airlines. Оператор планирует выполнять новые рейсы на самолетах Bombardier CSeries в VIP компоновке с 2014 года. В компании считают, что за последнее время переполненность лондонских аэропортов достигла своего апогея. Основные клиенты, которые должны будут пользоваться услугами перевозчика – менеджеры среднего звена крупного бизнеса. Этот контингент как бы «недорос» до персонального бизнес-джета, но в тоже время уже «вырос» из бизнес-класса регулярных авиалиний. К тому же, проблему техстопа в Дублине при полетах в западном направлении возможно решить благодаря техническим характеристикам CSeries.

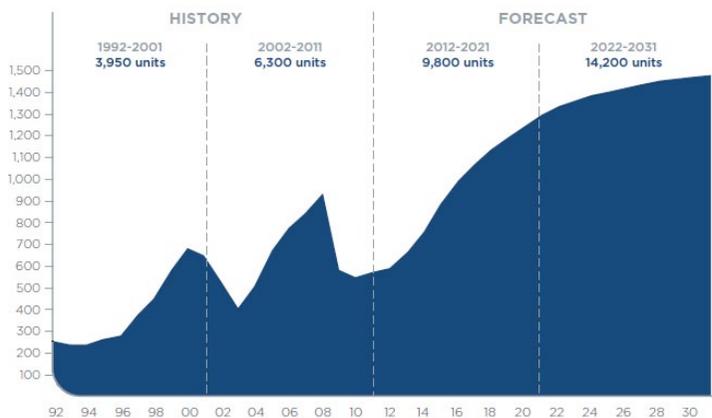
Так что у British Airways Limited осталось не так много времени, чтобы закрепиться на уже освоенном рынке и, возможно, попытаться развивать рынки перспективные.

24 тысячи за 20 лет

Традиционно в середине года компания Bombardier Aerospace выпускает свой ежегодный прогноз поставок новых деловых и коммерческих самолетов. В этом году производитель выпустил третий 20-летний прогноз, который компания приурочила к выставке в Фарнборо 2012.

Рынок деловых и коммерческих самолетов после спада продолжает восстановление, однако, несмотря на общий положительный тренд, основные индикаторы показывают смешанный характер. Заказы новых самолетов поддерживает сохраняющийся спрос со стороны развитых рынков, а также имеется потенциал роста на развивающихся рынках, которые по прогнозам будут играть все более важную роль на мировом авиационном рынке. Авиакомпаниям сфокусированы на оптимизации флота и эффективности самолетов из-за высоких цен на топливо и экологических вопросов.

BUSINESS JET INDUSTRY 20-YEAR DELIVERIES OUTLOOK
Units, 1992-2031



Эксперты Bombardier уверены в устойчивом, долгосрочном потенциале отрасли бизнес-авиации и прогнозируют в общей сложности с 2012 по 2031 годы поставку 24000 новых бизнес-джетов всех сегментов (однако компания оговаривается, что под всеми сегментами она имеет в виду сегменты, в которых Bombardier выпускает самолеты. То есть из прогноза исключены сверхлегкие реактивные самолеты и большие корпоративные лайнеры). Общая стоимость этих бизнес-джетов составит примерно \$ 648 млрд. Согласно прогнозу, в ближайшее десятилетие с 2012 по 2021 гг. производители поставят 9800 самолетов на сумму \$ 266 млрд., а в период с 2022 по 2031 гг. – 14200 самолетов на сумму \$ 383 млрд.

И несмотря на то, что рынок бизнес-авиации находится на пути к восстановлению, текущие индикаторы показывают неоднозначные тренды. Только при полном восстановлении доверия рынка поставки бизнес-джетов покажут значительный рост, что позволит отрасли полностью реализовать свой потенциал. А пока поставки отстают от заказов, поскольку производители стремятся поддерживать приемлемый уровень наполнения портфеля заказов. Именно поэтому поставки в 2012 году, по мнению Bombardier, будут сопоставимы с 2011 годом. Эксперты компании считают, что поставки бизнес-джетов вернуться к устойчивому росту начиная с 2013 года, причем категория больших самолетов продемонстрирует самый быстрый рост.

В течение прогнозного периода, с 2012 по 2031 годы, Северная Америка получит наибольшее количество новых самолетов – 9500 воздушных судов, за ней следует Европа с 3920 самолетами. Примечательно, что Китай станет третьим по величине рынком для

бизнес-джетов с 2420 поставками в период с 2012 по 2031 гг. Bombardier также ожидает роста других ключевых рынков, в том числе Бразилии, Индии, России и СНГ, Индонезии, Мексики, Южной Кореи и Турции, которые могут получить значительную долю поставок бизнес-джетов в течение следующих 20 лет.

Примечательно, что по сравнению с прошлым прогнозом Bombardier, количество поставленных в следующие 20 лет бизнес-джетов не изменилось, однако в этот раз увеличилась на \$ 22 млрд. общая стоимость поставок. Также компания сделала коррекцию по поводу срока начала роста рынка – по прошлогоднему отчету рост должен начаться в нынешнем 2012 году. В 2010 году компания была еще более оптимистична – 26 тысяч бизнес-джетов стоимостью \$ 661 млрд. с 2010 по 2029 годы.

Полный отчет [Business Aircraft Market Forecast](#)

BUSINESS JET MARKET REVENUES FORECAST
Constant 2011 \$B, 1992-2031



Сложный выбор

Реструктуризация Hawker Beechcraft по Главе 11 Кодекса о банкротствах включает в себя план под названием «Проект Полет» (Project Flight), который оценивает то, как компания могла бы выглядеть после завершения этого процесса.

В документах, предоставленных Hawker Beechcraft в суд вместе с заявлением о банкротстве, предлагается три варианта дальнейшей деятельности компании. Однако в каждом из них в качестве оздоровления рассматривается ликвидация всех или некоторых моделей бизнес-джетов.

Вариант «А»

При этом варианте будет прекращен выпуск всех моделей бизнес-джетов, но продолжено производство самолетов семейства Beechcraft и военных самолетов, развитие учебных Т-6 и выделение ресурсов для дальнейшего развития АТ-6, штурмовой версии Т-6. В этом сценарии консолидируются производственные мощности в городе Честер, Англия, Литл-Рок, штат Арканзас, заводов 2 и 3 в г. Вичита и их логистических центров, и происходит сокращение штата компании из-за более простой продуктовой линейки.

В этом варианте также предусмотрено прекращение поддержки оборудования по производству Hawker 4000 и семейства Premier, а также прекращение инженерной поддержки этих двух моделей и передача гарантийных обязательств и иной поддержки для «остаточных» покупателей. Поддержка Hawker 900 будет продолжаться.

Согласно этому сценарию, компания прогнозирует доход в 2013 году \$ 2,4 млрд, и рост выручки на \$ 2,35 млрд. в 2016 году.



В двух сценариях из трех Hawker 4000 ждет незавидная судьба

Из трех вариантов, этот сценарий прогнозирует самую высокую отдачу для компании.

С другой стороны, в этом случае присутствуют риски, связанные с возможностью включения в стоимость закрытия программ Hawker 900 и Hawker 4000, а также риск снижения морального климата в коллективе из-за последствий снижения накладных расходов и сокращения штатов.

Вариант «В»

Этот вариант предусматривает продолжение производства самолетов семейства Beechcraft и военных самолетов и сохранение производства бизнес-джетов Hawker 900.

В этом плане предусмотрено продолжение производства на заводе в Литл-Рок. Однако прекращается поддержка оборудования по производству Hawker 4000 и самолетов семейства Premier, а также прекращается инженерная поддержка и передача гарантийных обязательств и иной поддержки для «остаточных» покупателей. Будет только продолжаться поддержка флота самолетов Hawker 800 и 900.

Компания также будет инвестировать в долгосрочные планы развития Hawker 900, чтобы сохранить его конкурентоспособность.

продолжение ►

Согласно этому сценарию, компания прогнозирует доход в 2013 \$ 2,45 млрд., рост выручки на \$ 2,91 млрд. в 2016 году.

Преимущества этого варианта – это «хорошие рычаги» для потенциального улучшения цен в сегменте средних бизнес-джетов, и то, что компания останется в сегменте бизнес-джетов.

Риском этого варианта становится необходимость принимать меры для конкурентоспособности продукции к 2015 году.

Вариант «С»

В варианте «С» также продолжается производство самолетов Beechcraft и продукции военного назначения, но сохраняется производство Hawker 900 и Hawker 4000.

Для того, чтобы Hawker 4000 был перспективен в финансовом плане потребуются снижение производственных затрат на 20 процентов, однако по словам Стива Миллера, генерального директора Hawker Beechcraft, достичь этого «маловероятно». А невозможность такого сокращения сделает дальнейшее производство Hawker 4000 нецелесообразным.

Согласно плану «С», компания будет делать долгосрочные инвестиции в сохранение конкурентоспособности Hawker 4000, и будет поддерживать гарантийное и сервисное обслуживание самолетов семейства Premier и Hawker 4000.

Сценарий прогнозирует доход в 2013 \$ 2,85 млрд. и рост на \$ 3,54 млрд. в 2016 году.

С другой стороны, в этом варианте требуется серьез-



Ставка сделана на винтовые самолеты

ная работа с поставщиками и смежниками, которая ограничивает консолидацию объектов компании и будет весьма простой.

В документах, которые Hawker Beechcraft передала в суд, также обсуждаются плюсы и минусы закрытия производства Hawker 900. Сохранение этой модели имеет свои преимущества.

Если, например, рынок улучшится, этот самолет, скорее всего, не столкнется с новой конкуренцией до 2015 года, и будет поддерживать бренд Hawker для «будущих возможностей роста». В то же время, остановка производства упрощает деятельность и управление заводами в Литл-Рок и Честере. Но к 2015 году Hawker 900 начнет сталкиваться с серьезной конкуренцией со стороны Embraer Legacy 450/500, Bombardier Learjet 85 и Cessna Citation Latitude.

Чтобы сохранить модель конкурентной, потребуются инвестиции в размере от \$ 40 млн. до \$ 60 млн. для модернизации авионики и пассажирского салона.

Эксперты уже комментируют дальнейшую судьбу компании. По словам аналитика Teal Group Ричарда Абулафия, открывшаяся информация о путях реорганизации Hawker Beechcraft не радует.

«Они избавятся от долгов, но они также избавятся от продукта и рынка. Это означает, что много очень тяжелой работы по созданию новых технологий и новых продуктов за последние 15 лет пропадет даром».

Так как компания проходит через процесс банкротства, появились предположения о возможной продаже части активов производителя. И, по мнению Абулафия, некоторые активы Hawker Beechcraft могли бы быть привлекательными для покупателей. «Но идея любой подобной покупки - это оплата сразу наличными и сохранение всей продуктовой линейки - кажется отдаленной перспективой на данный момент», сказал Абулафия.

Тем не менее, наряду с реструктуризацией Hawker Beechcraft принимает предложения от потенциальных покупателей.

В своем подходе к оценке параметров реструктуризации Hawker Beechcraft пересмотрел структуру «снизу вверх», учитывая денежные потоки, бренды и риски за период с 2013 по 2016 год. Эти оценки предполагают стабильную долю рынка в поршневом, турбовинтовом сегменте и в средних бизнес-джетах, а также умеренное восстановление объемов отрасли от депрессивных уровней 2009 по 2011 год, и нормализацию цен.

Компания планирует подать план реструктуризации в суд 30 июня и надеется выйти из банкротства к концу этого года.

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 аэропорты вылета

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	64	36	44	33	19	24	15	126
Великобритания	31	183	207	110	6	25	25	496
Франция	49	142	264	94	6	47	205	403
Италия	38	111	98	130	5	48	48	238
Австрия	22	18	25	8	2	13	13	30
Швейцария	22	59	77	46	4	6	22	181
Россия	21	44	111	146	3	57	3	574

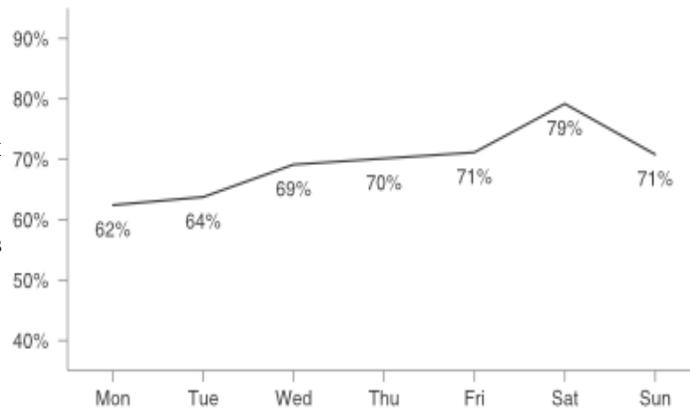
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	19	4	5	3	1	2	4	22
Великобритания	2	44	8	4	3	6	3	22
Франция	8	18	8	4	2	3	3	31
Италия	4	3	4	13	0	0	1	15
Австрия	1	1	4	1	2	2	2	4
Швейцария	4	4	3	3	0	4	2	15
Россия	3	1	2	4	1	1	0	20

Индекс наличия свободных самолетов

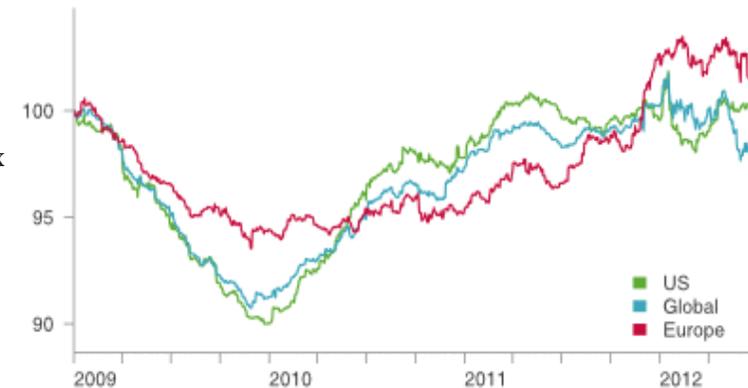
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1 730	€ 1 683	€ 1 653
Cessna Citation Excel	€ 2 888	€ 2 793	€ 2 811
Bombardier Challenger 604	€ 5 035	€ 4 683	€ 4 880

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, 28 Cessna Citation Excel и 36 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	3
3	Ле Бурже, Париж	2
4	Кот Д'Азур, Ницца	4
5	Женева	5
6	Пулково, СПб	7
7	Фарнборо, Лондон	8
8	Цюрих	6
9	Биггин Хилл, Лондон	11
10	Варшава	27

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