



Дэвид Сокол. Он подхватил “знамя” NetJets после ухода основателя компании Ричарда Сантулли. С его именем связан выход компании из финансовой ямы. Он значился одним из преемников Уоррена Баффета. Теперь Дэвид уходит в свободное плавание. Удачи ему!



Дэвид Сокол ушел

Руководитель нескольких компаний в империи Уоррена Баффета Berkshire Hathaway Дэвид Сокол подал в отставку. Баффет отставку принял.

стр. 10

В России на этой неделе руководство страны в лице и В. Путина, и Д. Медведева отметилось во внимании к проблемам авиационной отрасли. Тогда как премьер-министр решал тактические задачи, а именно объединение аэропортов Внуково и Шереметьево, президент уделил внимание стратегии. Наконец-то на модернизацию аэропортов и системы организации воздушного движения направят довольно значительные суммы. Теперь главное, чтобы эти деньги дошли по назначению в полном объеме.

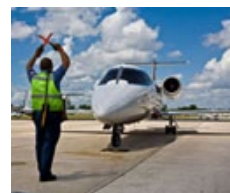


Планов на 2011 год очень много

Блиц-интервью представителя Hawker Beechcraft Александра Шубина о работе компании в России и СНГ в 2010 году.

стр. 11

В стане производителей финансовыми отчетами о работе в 2010 году отметились на этой неделе Embraer и Bombardier. Обе компании отмечают возросшее значение в финансовых результатах именно поставок в сегменте деловых самолетов и возрастающий спрос на большие и дорогие бизнес джеты.



Вторичный рынок в феврале 2011

JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в феврале 2011. Основным трендом последнего времени стало смещение продаж деловых самолетов из США с сторону международных рынков.

стр. 12

А сегмент легких деловых самолетов потерял еще одного “бойца”. На этой неделе Diamond Aircraft объявил о замораживании программы легкого реактивного самолета D-Jet. Крест на этом самолете поставила проблема финансирования, с которой столкнулся производитель в процессе доводки и подготовки D-Jet к сертификационным испытаниям.



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: + 2,73%; индекс стоимости: - 0,10%

В выпуске информация с 28 марта по 3 апреля 2011 г.

стр. 14

Принципиально новый G650

Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Президент разобрался с авиапромом

В пятницу, 1 апреля 2011 г., прошло заседание Совета безопасности РФ по вопросам авиационной деятельности с участием Президента России Дмитрий Медведева. Он посвятил свое выступление проблемам отечественного самолетостроения. Даже у новых российских самолетов имеются проблемы с электронной «начинкой», заявил Медведев, добавив, что убедился в этом на личном опыте.

«Российские самолеты не должны проигрывать иностранным по своим характеристикам - ни по уровню шума двигателя, ни по расходу топлива, ни по дальности полета, не говоря уже об «интеллектуальной начинке» самолета, его электронике. К сожалению, даже наши новые самолеты, выпускаемые на наших заводах, имеют определенные проблемы с этим, и в этом я убедился на личном опыте недавно», - сказал Президент.

У самолета Ту-214, на котором летал Президент РФ Дмитрий Медведев, были проблемы со стойкой шасси, сейчас лайнер непригоден к эксплуатации.

«При полете Президента на самолете Ту-214 были проблемы со стойкой шасси, мы на нем летали несколько раз», - цитирует агентство слова представителя администрации главы государства. «Новый прекрасный самолет стоимостью порядка 50 миллионов долларов. Самолет сейчас к эксплуатации непригоден, его фактически заново перебирают на заводе, чтобы понять, в чем проблема», - сказал представитель Кремля. По его словам, после того, как стало ясно, что Президенту скоро будет не на чем летать, а также поскольку Ту-214, кроме всего прочего, многие российские аэропорты не в состоянии принять, был куплен самолет Falcon 7X.

Так же на заседании Президент пообещал, что в 2011



году будут реконструированы и построены новые объекты на 38 авиакомплексах.

«Уже в текущем году должны быть реконструированы и построены новые объекты на 38 авиационных комплексах, в том числе в аэропортах московского авиационного узла, городов Сочи, Владивостока, Казани, а также на Курильских островах», - сказал Дмитрий Медведев.

По его словам, бюджетные средства в размере более 26 миллиардов рублей для этого выделены, а к 2015 году предстоит модернизировать еще более 60 объектов наземной инфраструктуры.

Глава государства также подчеркнул, что модернизация аэропортов гражданской авиации, а также совершенствование Единой системы организации воздушного движения, «являются первой задачей в развитии авиационной деятельности».

В среднесрочной перспективе из федерального бюджета на эти цели планируется направить более 470 млрд рублей.

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

Eurocopter займется техобслуживанием

Eurocopter Holding, подразделение EADS и канадская компания Vector Aerospace Corporation подписали соглашение о поддержке, по которому Eurocopter Holding получит все выпущенные и находящиеся в обращении обыкновенные акции Vector Aerospace с расчетом \$13 канадских долларов за обыкновенную акцию.

В соответствии с условиями сделки собственный капитал Vector Aerospace оценивается приблизительно в \$625 млн канадских долларов. Совокупный долг компании по состоянию на 31 декабря 2010 года составил \$3,1 млн канадских долларов.

Компания Vector Aerospace, которая является ведущим поставщиком услуг полного спектра по техническому обслуживанию вертолетов, техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, двигателей для самолетов и вертолетов, станет независимым поставщиком услуг для Eurocopter Holding. После заключения соглашения компания Vector Aerospace будет и далее использовать свой всемирно известный бренд.

Производственные мощности Vector Aerospace расположены в Канаде, США, Великобритании и Африке. Vector Aerospace предоставляет запчасти для коммерческих и военных заказчиков для различных типов газотурбинных двигателей, компонентов и вертолетов. Компания состоит из подразделений: Helicopter Services Inc - Северная Америка, Vector Aerospace International Limited - Великобритания, Vector Aerospace Engine Services - Atlantic Inc, - Северная Америка и Vector Aerospace Engine Services (UK) Limited - Великобритания. В 2010 году оборот компании Vector Aerospace составил \$545 млн. В компании работает 2500 сотрудников.

После получения рекомендации Специального Комитета, Совет директоров Vector Aerospace без колебаний подтвердил сделку, а также выразил уверенность в необходимости ее проведения в интересах компании. Компания Scotia Capital, советник Специального Комитета Независимых Директоров Vector Aerospace, подтвердила Совету директоров, что сделка, по ее мнению, оправдывает ожидания акционеров Vector Aerospace, и является с финансовой точки зрения, справедливой.

Приобретение компании Vector Aerospace является еще одним шагом на пути к осуществлению целей, обозначенных в стратегии EADS Vision 2020. Компания Vector Aerospace также усилит присутствие EADS на рынке Северной Америки, а ее приобретение приведет к улучшению ставок хеджирования. Стабильная операционная и финансовая деятельность компании Vector Aerospace также повысит показатель EBIT концерна EADS. Компания Vector Aerospace, в свою очередь, повысит показатели деятельности благодаря присутствию компании Eurocopter в 25 странах, и сможет выйти на быстро развивающиеся рынки Азии и Латинской Америки.

Луи Галуа (Louis Gallois), глава EADS, заявил: «Это приобретение отлично вписывается в нашу стратегию Vision 2020, а также позволит нам расширить спектр услуг, укрепить вертолетный бизнес, расширить присутствие на новых рынках, в частности, в Северной Америке, в то же самое время, сохраняя хороший баланс между военным и гражданским сегментами бизнеса. Это также отличные инвестиции для Eurocopter, так как Vector Aerospace динамично развивается. Концерн EADS видит в этой сделке выгоду, прежде всего для своих акционеров».

46% роста за 3 года

Консалтинговая компания Firestone Management Group подсчитала прирост зарегистрированных в Индии бизнес джетов. Это первый опыт Firestone в анализе индийского рынка деловой авиации, однако компания планирует выпускать такие отчеты 2 раза в год.

По состоянию на 15 марта 2011 в Индии в общей сложности было зарегистрировано 136 частных самолетов. Эти самолеты по производителям распределились следующим образом:

Hawker Beechcraft лидирует с 35-ю самолетами, что составляет 26% объема рынка; Cessna Aircraft Company имеет 31 самолет, что составляет 23%; Bombardier имеет 24 самолета или 18%; Dassault Falcon поставила 17 самолетов или 13%; Gulfstream Aerospace имеет 15 самолетов, то есть 11%; Embraer, Boeing и Airbus еще не достигли двузначных цифр и имеют соответственно 9, 3 и 2 частных самолетов.

Из общего количества в 136 частных самолетов, 95 имеют возраст менее 10 лет назад, что на данный момент составляет почти 70% от общего парка зарегистрированных в Индии бизнес джетов. В последние 36 месяцев было поставлено в авиационный реестр Индии 43 бизнес джета, что соответствует 46-процентному росту.

По словам управляющего директора Firestone Джастина Файрстоуна, количественные показатели Индии, как крупнейшей демократии мира, второй по численности населения страны и одной из самых быстрорастущих экономик, показывают явную потребность в безопасном и эффективном перемещении бизнесменов с помощью деловой авиации.

Программа D-jet свернута

Diamond Aircraft прекратил работы по программе легкого реактивного самолета D-jet и отправил в отпуск на неопределенный срок 213 работников заводов компании в Лондоне и Онтарио, сообщает Flightglobal.

«Мы очень расстроены и разочарованы тем, что нам пришлось принять такое решение», - заявил президент Diamond Питер Маурер. «Мы откладывали принятие этого решения на как можно более поздний срок, ожидая положительного ответа на запрос о предоставлении правительственного займа. На сегодняшний день мы не получили никакого ответа от правительства, ни отрицательного, ни положительного, и у нас не осталось другого выхода, кроме как принять такое решение с целью сокращения производственных издержек».

Г-н Маурер так же добавил: «Мы надеемся, что правительство в ближайшее время уделит пристальное внимание данному вопросу и окажет компании необходимую помощь, в результате чего мы сможем вернуть на работу своих сотрудников». Компания запросила у федерального правительства займ в размере \$35 миллионов, и в случае положительного решения, собиралась вернуть его в течение 18 месяцев, а также его значение в том, что он будет «спусковым крючком» для привлечения частных инвестиций. В общем этого будет достаточно для завершения программы по D-jet, проведения его сертификации и начала поставок.

Программа D-Jet была запущена в 2003 году и она стала первым шагом австрийского производителя на рынок бизнес джетов. Пятиместный самолет был предназначен для растущего числа владельцев, которые хотели бы иметь высокоскоростной универсальный реактивный самолет, который можно



эксплуатировать во многих аэропортах, и при этом обладающий невысокой стоимостью.

Однако рынок легких самолетов серьезно пострадал в период мирового кризиса, т.к. число заказов на легкие самолеты с относительно невысокой стоимостью начало стремительно сокращаться. Программа сертификации D-Jet так же столкнулась с большим количеством затруднений, связанных с финансированием и доработкой конструкции самолета, включая изменение противообледенительной системы и замену первоначально установленного двигателя Williams FJ33-15 на более мощный FJ33-5A.

Реализация этой программы проходила на заводе компании Diamond в Лондоне, Онтарио, где два самолета принимали участие в программе летных испытаний. Налет составил порядка 700 часов. Завершение сертификации и ввод в эксплуатацию самолета D-Jet изначально планировались на 2006 год.

Fly-by-Wire в Global 7000/8000?

По слухам, Bombardier рассматривает возможность применения в своих новых бизнес джетах Global 7000 и Global 8000 электродистанционной системы управления, так называемой Fly-by-Wire. Официальное заявление по этому поводу может быть сделано на выставке EBACE 2011 в Женеве в мае этого года, сообщает Flightglobal.

«Я буду очень удивлен, если мы не примем решение к этому времени», сказал изданию Брэд Нолан, директор по стратегии Bombardier.

В то же время на доступных изображениях кабины экипажа видны традиционный штурвал управления у обоих пилотов. Такая же конфигурация кабины экипажа у других самолетов бизнес класса Bombardier, и они оснащены традиционной системой управления. Однако Брэд Нолан говорит, что Bombardier еще не определилась с возможностью применения ЭДС в перспективных самолета семейства Global. Также еще стоит вопрос о том, оставлять ли традиционный штурвал или всё-таки применить боковую ручку управления в случае применения ЭДС.

Региональный самолет компании CRJ1000 Bombardier уже имеет Fly-by-Wire, которая также будет применяться в перспективном региональном самолете CSeries.

В настоящее время среди серийных бизнес джетов электродистанционную систему управления имеет только Falcon 7X. Французский производитель смог первым внедрить такую систему управления на бизнес джете, так как кроме деловых самолетов он выпускает истребители Rafale с такой системой управления. ЭДС впервые как раз появилась на высокоманевренных и аэродинамически неустойчивых истребителях. Позже эта система стала применяться на больших пассажирских самолетах.

HondaJet превысил скорость

Honda Aircraft Company объявила, что первый, соответствующий требованиям FAA самолет HondaJet достиг максимальной скорости в 425 узлов (489 миль/ч, 787 км/ч) на высоте 30000 футов, что соответствует максимальному числу М 0,72 на этой высоте. Этот результат превосходит скоростные показатели, которые компания обещала достичь на новом самолете – расчетная максимальная скорость HondaJet должна была составить 420 узлов.

Полет HondaJet на максимальной скорости в 425 узлов был осуществлен 11 марта 2011 года.

“Мы очень рады таким высоким показателям HondaJet в самом начале программы летных испытаний”, сказал президент и исполнительный директор Honda Aircraft Company Мичимаса Фуджино (Michimasa Fujino). “Летные испытания уже показывают, что поведение самолета стабильно и отлично контролируется, что соответствует нашим ожиданиям. Уникальное расположение двигателя HondaJet над крылом и естественное, ламинарное обтекание передней кромки крыла и носа фюзеляжа значительно уменьшают лобовое сопротивление, что способствует превышению показателей расчетной скорости. Кроме того, двигатели HF120 показали хорошие характеристики производительности и эффективности на высоких уровнях тяги”. Летные испытания HondaJet проходят в штаб-квартире Honda Aircraft Company в Гринсборо, Северная Каролина.

В рамках программы летных испытаний, Honda завершила окончательную сборку второго самолета, соответствующего требованиям FAA, который уже прошел многочисленные структурные испытания. На третьем тестовом самолете,



который будет использоваться для испытаний системы управления полетом, сейчас идет монтаж внутренних систем самолета. Четвертый самолет находится в завершающей стадии сборки основных узлов и в скором времени на нем начнется установка внутренних систем.

Параллельно с летными испытаниями продолжается строительство сборочного предприятия в Гринсборо, которое приближается к завершению. HondaJet должен быть поставлен на конвейер в начале 2012 года.

“Крылья России” розданы

28 марта 2011 в гостинице Ritz-Carlton прошло награждение победителей и лауреатов четырнадцатого ежегодного конкурса авиапредприятий на соискание премии “Крылья России”. Лидеры российского рынка авиаперевозок по итогам уходящего года были удостоены наград в 15 номинациях. В этом году в конкурсе приняли участие 37 авиакомпаний и 12 туроператоров.

В номинации «Авиакомпания года — оператор деловой авиации» за звание лучшей боролись следующие авиакомпании:

FTC
CapitalJets
Северсталь
Авком — коммерческая авиация
АК Барс Аэро
Джет-2000
Джетальянс Восток
Джет Экспресс
РусДжет
Сириус Аэро
Тулпар Эйр

В итоге, общественный совет тайным голосованием определил лауреата и дипломантов в этой номинации. Победителем стала авиакомпания “РусДжет”. Дипломы премии получили авиакомпании “Джет-2000” и “Тулпар Эйр”.

Премия “Крылья России” учреждена в 1997 г. Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта России, отраслевым изданием “Авиатранспортное обозрение” и консалтинговой компанией Infomost.com.



Военные подвинутся

Смольный и министерство обороны сейчас решают вопрос о присвоении аэродрому под Петербургом нового статуса. Об этом заявил начальник Северо-Западного управления Федерального агентства воздушного транспорта. Сейчас площадка в Горелово принадлежит военным. По мнению чиновников, город сейчас нуждается в новых аэропортах для частных самолетов и вертолетов. Правда, для этого сами граждане и организации, которые занимаются деловой и любительской авиацией, должны проявить инициативу.

По словам начальника Северо-Западного управления Федерального агентства воздушного транспорта Олега Гринченко, недавно рассматривался вопрос об организации там совместного базирования одной из структур авиации общего назначения. В частности, о возможности присвоения ему класса Е по гражданской классификации (посадочная площадка, временный аэродром). «Есть определенные проблемы, но вопрос находится в стадии решения», - добавил Гринченко.

По мнению руководителя управления, всего Петербургу необходимо минимум 2 или 3 таких аэродрома для малой авиации, частных самолетов, как, например, Ржевка. Много таких площадок находятся в ведении Минобороны. «Но также хотелось бы, чтобы и те 45 организаций, которые сегодня занимаются авиацией общего назначения, объединили свои усилия и заявили, что им нужен солидный аэродром для частной, деловой, любительской авиации», - добавил Гринченко. Пока, по его словам, подобные предложения исходят от правительства Петербурга.

Олег Гринченко сказал: «У нас действительно тоже



Аэродром «Ржевка»

есть такое желание, чтобы был один, или два, может быть три таких вот действительно аэродромов как Ржевка, которая была раньше, хотя ее сегодня вряд ли можно реанимировать, потому что там вокруг сегодня построено столько препятствий, которые наверное, уже убрать нельзя будет».

По подсчетам Росавиации, количество небольших вертолетов и самолетов в небе над Северо-Западом за последние три года выросло на четверть. Сейчас на территории региона зарегистрировано 243 единицы авиации общего назначения. Большая часть воздушных судов сосредоточена вокруг Петербурга.

Правительство затеяло слияние

Аэропорты Шереметьево (100% акций управления России) и Внуково (75% акций у правительства Москвы) будут объединены в единый комплекс, заявил премьер Владимир Путин 28 апреля 2011 г. на совещании по развитию московского авиационного узла (МАУ). Белый дом выплатит Москве за долю во Внуково 45–50 млрд руб., которые столица вложит в строительство метро, пишет РБКdaily. По словам премьера, государство не намерено «вечно сидеть на активе» — объединенная аэропортовая компания будет выставлена на продажу.

Белому дому эта сделка обойдется в 45–50 млрд руб., оценил Путин. После того, как аэропортовый комплекс будет модернизирован и обустроен транспортной инфраструктурой, его продадут по рыночной цене. Слияние Внуково и Шереметьево означает, что этот государственный аэропортовый холдинг станет крупнейшим в стране, говорит Борис Рыбак, гендиректор компании «Инфомост». В прошлом году эти два аэропорта обслужили 28,7 млн человек.

Государство обещает помочь объединяемым аэропортам: Владимир Путин поручил Минфину, Минтрансу и Минэкономразвития обеспечить финансирование строительства третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП) в Шереметьево и реконструкцию ВПП во Внуково.

На госфинансирование строительства новой ВПП также претендовал аэропорт Домодедово — крупнейший сейчас аэропорт как МАУ, так и в России. Входить в альянс с Шереметьево и Внуково он не планирует. «Там частные акционеры, — пояснил министр транспорта Игорь Левитин. — Решение за ними, но пока соответствующих переговоров не было».

За выдающийся полет на бизнес-джете будет награда

Компания Gulfstream Aerospace начала прием заявок на участие в ежегодной программе Outstanding Flight Award, в рамках которой уже третий год подряд операторы самолетов Gulfstream будут награждаться за выдающиеся деловые и специальные миссии.

Награда, известная как награда Альбера-Роули, названа в честь Карла Альбера и Фреда Роули, пилотировавших в 1958 году первый рейс самолета Gulfstream.

“Это замечательная возможность для пилотов рассказать о своем уровне мастерства в управлении самолетами Gulfstream, - комментирует руководитель направления стратегических государственных программ компании Gulfstream Ли Логан (Lee Logan). - Предыдущие победители программы демонстрировали невероятные достижения, включая преодоление многих тысяч миль в самых суровых регионах мира с успешным выполнением строгого графика полетов. Мы хотим услышать о том, как наши клиенты в полной мере используют преимущества самолетов Gulfstream в рамках самых разнообразных задач, от доставки пассажиров на международную деловую встречу до установления новых мировых рекордов”.



В прошлом году победителями программы стали компания Phoenix Air, авиаперевозчик, сертифицированный в соответствии с требованиями ст.135 свода федеральных нормативных актов США, со штаб-квартирой в Картерсвилле, штат Джорджия, и Тихоокеанское исполнительное транспортное подразделение ВМФ США, расположенное на авиабазе Хикам, штат Гавайи.

Компания Phoenix Air была награждена за использование самолета Gulfstream III, находящегося в эксплуатации уже 30 лет, в рамках программы сотрудничества с Объединенным командованием ВС США в Африке. Самолет, базовый аэропорт которого находится в Штутгарте, Германия, посетил 56 мероприятий, совершив в общей сложности 267 рейсов. Выполняя региональные задания Объединенного командования, самолет налетал 902 часов и преодолел около 400 000 миль. Самолет побывал в 45 странах африканского континента, целый год находясь в постоянном движении на территории региона с крайне сложными условиями эксплуатации.

Исполнительное транспортное подразделение ВМФ США было отмечено за выполнение 10-дневной

дипломатической миссии командного состава Тихоокеанского флота США. Общая дальность рейсов в рамках совершенной миссии составила 26 000 миль. Тихоокеанское подразделение ВМФ США, расположенное на острове и имеющее в распоряжении один самолет, является единственным авиаперевозчиком, обеспечивающим многочисленные военные и региональные задачи командного состава. В рамках выполненной миссии была проведена серия дневных и ночных дальних рейсов, предусматривающих перелет через крупные водные бассейны и прибытие во многочисленные удаленные пункты назначения. Плотный график полетов время от времени был сопряжен с неблагоприятными погодными условиями.

Награда присуждается в двух категориях: коммерческие/деловые и правительственные/военные миссии. Для участия в программе могут быть заявлены рейсы, выполненные в период с 1 января по 31 декабря 2010 г. в соответствии с международными нормативными требованиями и требованиями Федерального управления гражданской авиации. Победители и участники получают и забирают с собой награды и сертификаты. Имена победителей гравированы на оригинальной бронзовой скульптуре, находящейся на постоянной экспозиции в штаб-квартире компании Gulfstream в Саванне.

Заявки на участие в программе принимаются до полуночи 30 июня на www.gulfstream.com/flightaward. Победители будут объявлены в октябре в ходе выставки и конференции Национальной ассоциации авиационного бизнеса.



Bombardier представил финансовые результаты 2010 года

30 марта 2011 г. Bombardier Inc. объявила о результатах четвертого квартала и за весь 2010 год. Результаты финансового года, закончившегося 31 января 2011:

- Консолидированная выручка составила \$ 17,7 млрд., по сравнению с \$ 19,4 млрд. в прошлом финансовом году
- EBITDA - \$ 1,5 млрд., по сравнению с \$ 1,6 млрд. в прошлом финансовом году
- EBIT - \$ 1,1 млрд. или 5,9 % от выручки, по сравнению с \$ 1,1 млрд. или 5,7 % от выручки в прошлый финансовый год
- Чистая прибыль составила \$ 769 млн., по сравнению с \$ 707 млн. в прошлом финансовом году
- Прибыль на одну акцию составила \$ 0,42 по сравнению с \$ 0,39 в прошлом финансовом году
- Свободный денежный поток \$ 605 млн., по сравнению с отрицательным значением этого параметра в размере \$ 215 млн. в прошлом финансовом году
- Портфель заказов на 31.01.2011 - \$ 50,1 млрд., по сравнению с \$ 43,8 млрд. на 31 января 2010.

«В авиационном подразделении мы, кажется, развернули ситуацию с заказами бизнес-джетов, которые существенно увеличились в четвертом квартале», сказал президент и генеральный директор Bombardier Inc. Пьер Бодуан. «Для дальнейшего укрепления наших лидирующих позиций, мы



продолжаем продвигаться в разработке новых продуктов в сегментах деловых и коммерческих самолетов, которые в долгосрочной перспективе имеют хорошие показатели роста».

Доход Bombardier Aerospace за 2010 финансовый год составил \$ 8,6 млрд., по сравнению с \$ 9,4 млрд. в прошлом финансовом году. EBIT составил \$ 448 млн. или 5,2 % от выручки в 2010 году, по сравнению с \$ 473 млн. или 5,2 % от выручки в прошлом финансовом году. Подразделение будет стремиться улучшить

показатель EBIT до 10% к 2013 году.

Объем портфеля заказов Bombardier Aerospace на 31 января 2011 года составил \$ 16,6 млрд., по сравнению с \$ 16,7 млрд. на конец прошлого финансового года. Группа получила 201 чистый заказ (267 поступивших заказов и 66 аннулированных) в 2010 финансовом году, по сравнению с 11 чистыми заказами (213 поступивших заказов и 202 аннулированных) в предыдущем финансовом году. В общей сложности в 2010 финансовом году было поставлено 244 самолета, по сравнению с 302 самолетами в прошлом финансовом году.

Bombardier Aerospace поставила 143 самолета деловой авиации в 2010 финансовом году, по сравнению с 176 самолетами в прошлом году. Подразделение Bombardier Business Aircraft остается лидером рынка деловых самолетов с долей в 32% при расчете доходов и 28% при расчете поставок за финансовый год.

В этом году компания собирается перенести окончания финансового отчетного периода с 31 января на 31 декабря. Следовательно, четвертый квартал 2011 г. закончится 31 декабря 2011 года и будет состоять лишь из двух месяцев (ноябрь и декабрь). Соответственно в 2011 финансовом году будет 11 месяцев. Поставки за этот укороченный год по ожиданиям компании составят около 150 бизнес-джетов и около 90 коммерческих самолетов.

Embraer отчитался за 2010 год

Бразильский производитель отчитался за четвертый квартал и за весь 2010 год. Показатели работы компании превзошли все прогнозы, которые были озвучены в начале прошлого года, как по поставкам самолетов, так и по финансовым показателям. По итогам 4Q10 компания поставила 31 коммерческий самолет и 61 бизнес джет, и в результате общие поставки самолетов составили: 101 коммерческий самолет и 145 самолетов деловой авиации. Хотя по данным полного официального текста отчета и по ранее выпущенным предварительным данным в 2010 году выпущено 144 бизнес джета. Скорее всего расхождение вызвано в подсчетах больших бизнес джетов – легких самолетов выпущено 126 (Phenom 100 и Phenom 300), а больших самолетов (Legacy 600/650 и Lineage 1000) 18 (19).

Выручка по итогам 2010 г. составила \$ 5,3641 млрд., что выше прогноза (\$ 5,250 млрд.) но ниже результата 2009 года – \$ 5,4978 млрд. Чистая прибыль за 2010 г.

составила \$ 330,2 млн. За 2009 года чистая прибыль компании составила \$ 465,2 млн.

По итогам 2010 года видно, что увеличивается доля доходов компании от поставок деловой авиации и военных заказов, которые в общих доходах компании занимают 21,3% и 12,5% соответственно. Доходы от сегмента коммерческих самолетов сократились по сравнению с 2009 г. с 61,5% до 53,9%.

Портфель заказов Embraer на конец 2010 года оценивается в \$ 15,6 млрд., что эквивалентно трем годам работы при текущем уровне ежегодных доходов. И хотя объем портфеля меньше конца 2009 г. (\$ 16,6 млрд.), он остается стабильным на протяжении трех последних кварталов.

В сегменте деловой авиации поставки компании оказались рекордными за всю историю производства компанией деловых самолетов. В четвертом квартале 2010 г. при том же количестве произведенных деловых

	3Q10	4Q09	4Q10	2009	2010
Phenom 100	16	52	33	93	100
Phenom 300	6	1	15	1	26
Legacy 600/650	-	6	8	18	10
Lineage 1000	2	2	5	3	8
ИТОГО	24	61	61	115	114

Поставки Embraer в сегменте деловой авиации

самолетов, что и в 4Q09, доходы компании от этого сегмента увеличились на 51,6%. Такой результат стал возможен из-за наращивания производства более дорогих самолетов, таких как Phenom 300, Legacy и Lineage. В итоге, продажи в сегменте деловой авиации в 2010 году превысили \$ 1 млрд.

Вторая половина 2010 года характеризовалась восстановлением рынка коммерческих самолетов и, соответственно, потоком заказов в этом сегменте. В то же время рынок деловой авиации восстанавливался более медленными темпами, не смотря на хорошие показатели фундаментальных факторов, таких, как восстановление фондовых индексов и рост корпоративных прибылей. А эти индексы являются ключевыми для развития деловой авиации. В 2011 году, по мнению компании, продолжится восстановление на рынке коммерческих самолетов. В сегменте деловых самолетов также будет наблюдаться рост, но он будет не так заметен, и в связи с политической нестабильностью на Ближнем Востоке и трагическими событиями в Японии имеет дополнительные риски.

В связи с этими факторами Embraer планирует в 2011 году выпустить 102 коммерческих самолета, 100 легких деловых самолетов и 18 больших бизнес джетов.

Соотношение между источниками доходов Embraer

Продажи по сегментам рынка	3Q10		4Q09		4Q10		2009		2010	
	\$ млн.	%	\$ млн.	%	\$ млн.	%	\$ млн.	%	\$ млн.	%
Гражданская авиация	604,3	57,9	720,1	44,2	930,8	47,3	3382,3	61,5	2888,6	53,9
Военная авиация	73,6	7,0	259,3	15,9	231,0	11,7	498,8	9,1	669,8	12,5
Деловая авиация	201,0	19,3	417,3	25,6	632,9	32,1	896,3	16,3	1145,2	21,3
Сервис	129,7	12,4	182,0	11,2	153,5	7,8	604,6	11,1	563,8	10,5
Другие доходы	35,3	3,4	50,9	3,1	22,0	1,1	115,8	2,1	96,7	1,8
ВСЕГО	1043,9	100,0	1629,6	100,0	1970,2	100,0	3387,1	100,0	5364,1	100,0

Дэвид Сокол ушел

Руководитель нескольких компаний в империи Уоррена Баффета Berkshire Hathaway Дэвид Сокол подал в отставку. Заявление об увольнении главный преемник Баффета подал в понедельник 28 марта 2011 г. Дэвид Сокол ранее уже пытался два раза уйти в отставку из Berkshire Hathaway, и в последний раз это было около двух лет назад, но, по словам г-на Баффета, он смог убедить Дэвида Сокола остаться в команде.

Дэвид Сокол занял пост председателя NetJets в августе 2009 года после ухода основателя NetJets Ричарда Сантулли, который вынужден был уволиться после того, как долевым оператором понес миллионные убытки в результате кризиса. Сокол также занимал посты председателя в MidAmerican Energy Holdings и Johns Manville. По словам Уоррена Баффета, председателем и главным исполнительным директором компании

станет нынешний президент NetJets Джордан Ханселл (Jordan Hansell).

Баффет связывал с Дэвидом Соколом поворот NetJets к прибыльности. В этом году Berkshire Hathaway сообщила о получении прибыли в «прочих» сегментах деятельности компании, в которые входят NetJets и FlightSafety International. Прибыль до налогообложения в этом сегменте за 2010 год составила 984 млн. долларов по сравнению с 91 млн. долларов убытков в 2009 году. Положительную динамику развития компании также характеризует также возврат к заказам новых бизнес джетов. В марте этого года NetJets объявила о заказе 120 самолетов Bombardier Global на сумму до \$ 6,7 миллиарда. А в прошлом году на выставке NBAA Дэвид Сокол объявил о заказе 125 самолетов Phenom 300, и пообещал закончить эпоху аннулированных заказов и сокращения персонала.

«Не смотря на прошлые два прошения об отставке, нынешнее заявление Дэйва стало для меня полной неожиданностью», пишет в [своем заявлении](#) Баффет. «Я разговаривал с ним накануне и не получил никакого намека о его



решении уйти в отставку. На этот раз я не пытался его отговорить от этого решения и принял отставку».

В то же время Баффет признает исключительный вклад Дэвида в развитие компании. «Дэйв воскресил деятельность NetJets, которая из-за отсутствия у Berkshire «глубоких карманов» была уже в предбанкротном состоянии».

Баффет также изложил в заявлении свое мнение по поводу слухов о нечистой игре Дэвида Сокола в покупке Berkshire Hathaway компании Lubrizol Corp. Оказалось что г-н Сокол, за две недели до того как предложить Уоррену Баффету купить эту компанию, приобрел пакет ее акций. По мнению Bloomberg, это может принести бывшему сотруднику Berkshire Hathaway до 3 млн. долларов. Сделка еще не состоялась, так как в настоящее время акционеры Lubrizol рассматривают предложение Berkshire. Однако Уоррен Баффет не видит в этом никакого умысла, так как Дэвид Сокол, покупая эти акции, не мог наверняка знать об окончательном решении Berkshire.



Планов на 2011 год очень много

Блиц-интервью представителя Hawker Beechcraft Александра Шубина о работе компании в России и СНГ в 2010 году.

Расскажите вкратце о ваших результатах в 2010 году - сколько было продано самолетов, каких типов?

2010 год, вопреки всем неблагоприятным прогнозам специалистов и весьма скромным планам подавляющего большинства производителей, закончился для нас весьма успешно. В Россию и страны СНГ было продано более 10 новых самолетов и ряд бывших в эксплуатации. Среди новых хотелось бы особо выделить 4 новейших флагмана нашей компании - Hawker 4000 и два новейших King Air 350i, которые были впервые представлены публике лишь в мае 2010 года на EBACE.



Как идет сертификация самолетов компании в России?

В 2008 году мы четко поставили себе задачу сертифицировать всю нашу линейку предлагаемой техники в России и начали весьма-весьма плотно работать с АР МАК. С того момента мы стараемся сертифицировать по несколько типов самолетов в год и 2010 год не стал исключением: мы сертифицировали King Air 350i, практически закончили сертификацию Hawker 900XP, а на 2011 год у нас намечена сертификация Hawker 4000. Таким образом, к концу 2011 года все востребованные российскими клиентами модели будут сертифицированы российскими авиационными властями, и наши клиенты смогут свободно регистрировать свои суда в РА регистрации.

Имеются ли сложности с техническим обслуживанием в России?

В данный момент ТО многих наших самолетов можно производить в специализированных технических центрах аэропортов Домодедово и Внуково. В 2011 году, а точнее, в самое ближайшее время, в Москве появится технический представитель Hawker Beechcraft, который будет сопровождать все воздушные суда, принадлежащие нашим клиентам. Это будет первым этапом по созданию технической базы в России. Следующим этапом мы видим создание сервисного центра либо с помощью наших партнеров (в т.ч. заказчиков), либо самостоятельно. Предполагаю, что в течение 2011 года мы окончательно определимся с выбором партнера, местом создания сервисного центра и сделаем официально заявление по этому поводу.



Прогнозы и планы Hawker Beechcraft на 2011 год?

Планов на 2011 год у нас очень много... Это и участие в международных выставках и в ряде российских, тур по регионам России, проведение ряда презентаций. В результате этих мероприятий мы рассчитываем добиться увеличения продаж относительно 2010 года. Что же касается прогнозов, то мы видим 2011 год весьма перспективным: рост спроса, стабилизация вторичного рынка, выпуск новых моделей воздушных судов - все это должно приблизить общую ситуацию на рынке к докризисным показателям.



Вторичный рынок в феврале 2011

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в феврале 2011.

Основным трендом последнего времени стало смещение продаж деловых самолетов из США с сторону международных рынков. В течение последнего десятилетия прошлого века соотношение продаж колебалось от 83/17 (в пользу американского рынка) в 90-м году, до 66/34 в 94-м г., а затем возврат к 79/21 в 2000 году. Такая пропорция сохранялась на протяжении большей части 2000-х годов. Однако, начиная с 2008 года, данное соотношение начало быстро меняться в сторону международных продаж, и в итоге в 2010 году пропорция составила

67/33 в пользу США. По мнению аналитиков JetNet существенное влияние на этот тренд оказал высокий уровень запасов на вторичном рынке.

Возвращаясь к сегодняшнему дню видно, что предложение на вторичном рынке деловых самолетов неуклонно сокращается. При сравнении февраля 2011 с февралем 2010 года наибольшее изменение

Worldwide Trends				
February	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
% For Sale 2011	14.4%	10.7%	7.0%	7.0%
% For Sale 2010	15.8%	11.1%	7.0%	6.9%
Change - % For Sale	(-1.4) pts	(-0.4) pt	n.c.	.1 pt
YTD January to February 2011 vs 2010				
% Change - Sale Transactions	17.2%	10.4%	-31.3%	-28.5%
Change - Avg. Days on Market	54	-84	46	-35
% Change - Avg. Asking Prices	-26.9%	-14.5%	-19.2%	5.2%

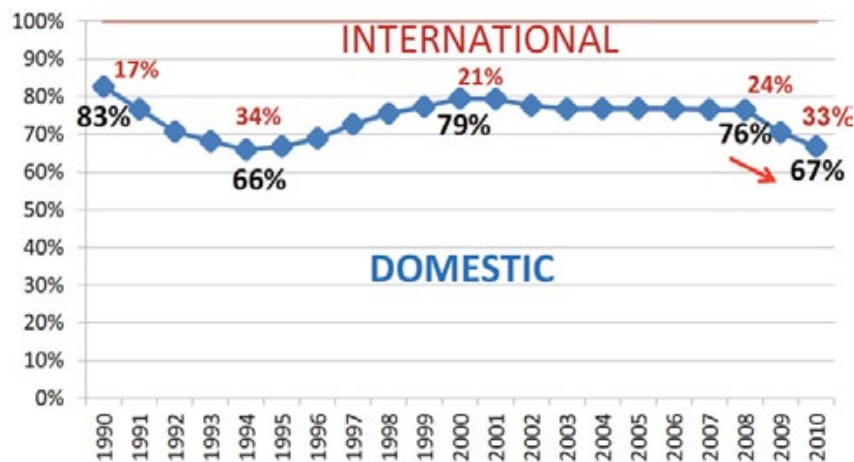
Source: JETNET

среди всех сегментов вторичного рынка деловых воздушных судов наблюдается на вторичном рынке бизнес джетов, где запасы за этот период уменьшились с 15,8% до 14,4%. В то же время оба сегмента винтокрылых машин, как газотурбинных, так и поршневых, пребывали в стабильности - изменения по сравнению с прошлым годом практически не было.

Количество сделок по покупке бизнес джетов показало за прошедший год наибольшую динамику, увеличившись по сравнению с февралем 2010 г. на 17,2%. Сегмент турбовинтовых самолетов также показал положительное изменение на 10,4%. Однако, вторичный рынок вертолетов огорчил обратным движением - снижение операций по продаже по сравнению с прошлым годов выражается

двузначными цифрами - на 31% для газотурбинных вертолетов и на 28,5% для поршневых. В дальнейшем это может способствовать снижению цены предложения в этих сегментах.

Business Jets For Sale 1990 to 2010



Source: JETNET/AvData; Presentation and Analysis by Chase & Associates

Pre-owned Business Jets				
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
In Operation	18,007	17,239	768	4.5%
For Sale	2,586	2,731	-145	-5.3%
% For Sale	14.4%	15.8%	(-1.4) pts	
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	144	114	30	26.3%
Average Days on Market	358	380	-22	-5.8%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.089	\$5.728	-\$1.639	-28.6%
Fleet	January to February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	279	238	41	17.2%
Average Days on Market	398	344	54	15.7%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$3.398	\$4.646	-\$1.248	-26.9%

Source: JETNET

Все категории воздушных судов на вторичном рынке показали за прошедший год уменьшение средней цены предложения, за исключением поршневых вертолетов, цена которых увеличилась на 5,2%.

Вторичные рынки реактивных и турбовинтовых деловых самолетов движутся в сторону уменьшения запасов, но динамика этого движения пока не предполагает перехода к «рынку продавца». Количество выставленных на продажу бизнес джетов в феврале 2011 года сократилось до 2586 самолетов, что составляет 14,4% от общего парка, против 2731 самолетов, или 15,8% в феврале 2010 года. На вторичном рынке турбовинтовых самолетов продолжает находиться около 1400 воздушных судов, однако их количество постепенно сокращается – в феврале 2011 года продавалось 10,7%, по сравнению с 11,1% в феврале 2010 года.

Запасы на вторичном рынке реактивных деловых самолетов сокращаются, том числе из-за увеличения

Pre-owned Business Turboprops				
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
In Operation	12,928	12,570	358	2.8%
For Sale	1,380	1,393	-13	-0.9%
% For Sale	10.7%	11.1%	(-0.4) pt	
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	109	79	30	38.0%
Average Days on Market	249	348	-99	-28.4%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.357	\$1.409	-\$0.052	-3.7%
Fleet	January to February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	180	163	17	10.4%
Average Days on Market	254	338	-84	-24.9%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.197	\$1.400	-\$0.203	-14.5%

Source: JETNET

Pre-owned Helicopters-Turbine				
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
In Operation	17,466	16,781	685	4.1%
For Sale	1,228	1,175	53	4.5%
% For Sale	7.0%	7.0%	n.c.	
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	74	81	-7	-8.6%
Average Days on Market	425	344	81	23.5%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.350	\$1.331	\$0.019	1.4%
Fleet	January to February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	147	214	-67	-31.3%
Average Days on Market	390	344	46	13.4%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$1.237	\$1.531	-\$0.294	-19.2%

Source: JETNET

количества сделок купли-продажи (в феврале 2011 года на 26,3% по сравнению с февралем 2010 г.). В свою очередь рост покупок на вторичном рынке бизнес джетов обусловлен значительным снижением средней цены по сравнению с прошлым годом – на 28,6%. Также, по сравнению с февралем прошлого года, немного сократилось время, необходимое для продажи самолета.

На рынке турбовинтовых самолетов в феврале 2011 по сравнению с февралем 2010 года средняя запрашиваемая цена снизилась на 3,7% и в среднем составила \$ 1357 тыс. Среднее время экспонирования самолета до совершения сделки сократилось на 99 дней, до 249 дней. Хорошей новостью также является то, что количество сделок увеличилось на 38% в сравнении с февралем прошлого года.

Вторичный рынок газотурбинных вертолетов (за

Pre-owned Helicopters-Piston				
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
In Operation	9,015	8,899	116	1.3%
For Sale	635	617	18	2.9%
% For Sale	7.0%	6.9%	.1 pt	
Fleet	February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	64	81	-17	-21.0%
Average Days on Market	224	287	-63	-22.0%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$0.225	\$0.196	\$0.029	14.8%
Fleet	January to February			
	2011	2010	Change	%
Full Sale Transactions	128	179	-51	-28.5%
Average Days on Market	257	292	-35	-12.0%
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$0.222	\$0.211	\$0.011	5.2%

Source: JETNET

исключением гражданских вертолетов российского производства) по сравнению с прошлым годом не показал никаких изменений, продавалось 7,0% вертолетов от общего парка и до сих пор этот рынок является рынком покупателя.

Рынок поршневых вертолетов находится в подобном положении – изменений по количеству выставленных на продажу машин практически не было - 6,9% в феврале 2010 г. против 7,0% в феврале 2011 г. Но в этом сегменте, в отличие от остальных рынков, произошло повышение средней запрашиваемой цены на 5,2%, что привело к уменьшению продаж на 28,5%.

В действительности текущий цикл падения рынков будет длиться дольше, чем того хочет отрасль. Успокаивает то, что вторичные рынки деловых самолетов и вертолетов в основном находятся на правильном пути.



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 28 марта по 3 апреля 2011 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 28 марта по 3 апреля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	29	11	12	7	2	8	37	53
Великобритания	26	69	122	17	12	37	209	195
Франция	13	60	82	32	1	20	81	134
Италия	15	4	26	23	7	15	15	97
Австрия	7	14	5	9	2	0	17	20
Швейцария	22	50	33	21	0	9	36	61
Россия	8	183	62	30	40	19	8	248

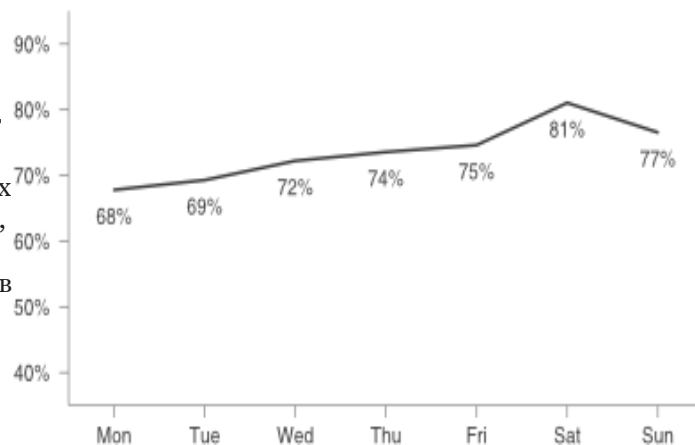
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 28 марта по 3 апреля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	15	2	2	2	2	5	4	13
Великобритания	2	39	10	1	0	4	1	19
Франция	1	11	6	1	2	9	2	11
Италия	2	2	0	5	1	2	1	7
Австрия	5	0	1	1	1	0	0	5
Швейцария	2	8	7	3	0	0	1	16
Россия	1	8	11	0	2	5	0	14

Индекс наличия свободных самолетов

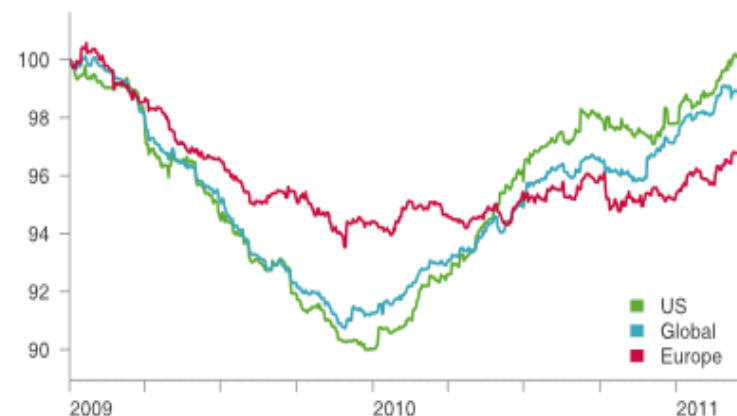
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1561	€ 1533	€ 1546
Cessna Citation Excel	€ 2691	€ 2733	€ 2689
Bombardier Challenger 604	€ 4731	€ 4648	€ 4653

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 25 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 29 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	3
4	Женева	4
5	Пулково, СПб	7
6	Шамбери, Экс-ле-Бен	9
7	Кот Д'Азур, Ницца	12
8	Фарнборо, Лондон	5
9	Цюрих	47
10	Барисполь, Киев	8

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