



Прошедшая неделя ознаменовалась отчетами большинства (Gulfstream, Dassault, Embraer) производителей о результатах работы во втором квартале и первом полугодии 2011 года. Несмотря на общую негативную статистику относительно 2010 года, все производители осторожно отмечают медленное восстановление спроса.

Это выражается в росте или сохранении

объема портфеля заказов. Снижение финансовых показателей в первом полугодии не сильно влияет на позитивные прогнозы по результатам года, за исключением Dassault. Этот производитель, судя по всему, находится в противофазе с основными трендами рынка - во время кризиса, когда все сокращали производство, Dassault ставил рекорды по поставкам. А сейчас, в посткризисном времени, когда все начинают продавать больше, французский производитель резко снижает поставки. Скорее всего это связано с неблагоприятным соотношением курса евро к доллару США, которое было в разгар кризиса, и которое отпугнуло потенциальных заказчиков.

Последние недели весь мир следит за ожесточенной полемикой между Администрацией Барака Обамы и оппозиционной республиканской партией по поводу государственного долга Соединенных Штатов. Со стороны это действие смотрится как увлекательный сериал, так как никто по-настоящему не верит, что США могут объявить дефолт по своим долгам. А что может быть, если это всё-таки случится? В этом номере попробуем нарисовать три мрачных картины для бизнес-авиации.



Власти США остановили модернизацию

ФАА, отправившее с понедельника 25 июля 2011 г. в бессрочный неоплачиваемый отпуск более 4 тысяч сотрудников, прекращает контракты с подрядными организациями, занимающимися ремонтом и модернизацией авиационной инфраструктуры **стр. 9**



Тренды полугодия по версии Avinode

На полпути 2011 года самое время оглянуться на события, которые повлияли на рынок чартерных перевозок в первой половине этого года. Несмотря на события первого полугодия 2011 года, наблюдались те же тенденции, что и предыдущие годы **стр. 10**



Что день грядущий нам готовит?

Перипетии бюджетного кризиса в США уже затронули как производителей деловых самолетов, так и потребителей услуг бизнес-авиации. День «Ч», 2 августа 2011 года, сейчас у финансовых аналитиков сродни Апокалипсису для церкви. **стр. 11**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: +3,99%; индекс стоимости: -0,08%

стр. 14

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Авиатакси не прижилось



Участники онлайн-конференции “Гражданские перевозки в России: какая авиация будет в стране?” поделились мнениями о развитии воздушного сообщения в столице.

Развитие воздушного сообщения прежняя столичная администрация считала одним из действенных способов решения транспортных проблем Москвы. Однако многим инициативам прежнего градоначальника оказалось не суждено сбыться – новый мэр города Сергей Собянин, в частности, отказался от идеи оснастить столицу вертолетными площадками и организовать локальное воздушное сообщение. Участники организованной “ФИНАМом” конференции так и не пришли к единой оценке деятельности экс-мэра по развитию воздушного сообщения как альтернативы наземному транспорту.

Генеральный директор онлайн-агентства Aviacassa.ru Максим Побережник видит причину провала развития авиатакси в отсутствии повсеместно доступной услуги (для среднего бизнес-сегмента) – широкой сети точек продаж, возможности арендовать воздушный транспорт в режиме онлайн. “Эта услуга будет широко востребована, когда распространение получают индивидуальные летательные аппараты, то есть произойдет спиральный виток развития

индивидуального транспорта, - прогнозирует эксперт. – А более-менее доступной услуга станет с развитием инфраструктуры для такого такси – сейчас площадок в Москве для посадки по пальцам пересчитать”.

Несмотря на отказ столичных властей от развития авиатакси, главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров считает эту идею все же имеющей право на существование при определенных условиях: “Например, если бы аэродромом базирования была бы Ходынка или, на худой конец, Тушинский аэродром, то было бы больше шансов для успешной реализации проекта. А так, в отсутствии быстрой и гарантированной автомобильной транспортной доступности подмосковных аэродромов, по соотношению цена/качество авиатакси проиграло другим видам транспорта. Есть и другие факторы”.

У московской власти было много спорных проектов, напоминает аналитик ИК “ФИНАМ” Алексей Захаров: “Например, до прихода Собянина существовало подразделение Департамента транспорта правительства Москвы, которое занималось, в частности, программой автоматизированного управления воздушным движением над столицей. Не правда ли, Москве такая АСУ УВД нужна позарез – притом, что над ней “раз в месяц по обещанию” летают разве что вертолеты МЧС и МВД”.

Согласен с коллегой и редактор аналитического отдела агентства “Авиапорт” Олег Пантелеев, считающий приобретение аэропортов в 1000 км от Москвы преступным разбазариванием денег: “Слава Богу, что успели реализовать только проект в Иваново. Кстати, Москва продает этот аэропорт, инвестировав в него более миллиарда рублей, и не получив взамен почти ничего.

Источник: Финам.инфо

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

Phenom 300 узаконен в Австралии



Embraer получил сертификат типа на легкий реактивный самолет Phenom 300 от Австралийского управления гражданской авиации (CASA). Теперь самолет может эксплуатироваться на внутренних рейсах в этой стране.

Первые сертификаты, полученные производителем на Phenom 300 в декабре 2009 года от Национального агентства гражданской авиации Бразилии и Федеральной авиационной администрации США, в настоящее время подтверждены в почти 40 странах, включая Индонезию, Австрию, Данию, Францию, Марокко, Великобританию, Южную Африку и Объединенные Арабские Эмираты и другие страны.

Phenom 300 является одним из самых быстрых самолетов в категории VLJ, достигая 521 миль/ч (839 км / ч), и он может летать на высоте до 45000 футов (13716 метров). Дальность полета составляет 1971 морских миль (3650 км), что позволяет долетать без посадок из Нью-Йорка в Даллас (США), из Лондона в Афины (Европа), или из Дели (Индия) в Дубай (Объединенные Арабские Эмираты).

Phenom 300 приводится в движение двумя двигателями Pratt and Whitney PW535-E тягой 3360 фунтов каждый.



G150 может регистрироваться в Бразилии

Самолет компании Gulfstream Aerospace G150 получил еще одну валидацию сертификата типа, на этот раз - от Национального агентства гражданской авиации Бразилии. Разрешение дает право операторам самолетов Gulfstream регистрировать высокоскоростную модель G150 с широким салоном на территории Бразилии.

“Валидация сертификата типа вместе с одобрением на техническое обслуживание нашего техцентра в Далласе делает модель G150 особо привлекательной для бразильских операторов, - комментирует старший вице-президент отдела маркетинга и продаж компании Gulfstream Лэрри Флинн (Larry Flynn). - Теперь в Бразилии можно зарегистрировать любой самолет Gulfstream, включая модель G550 с увеличенной дальностью полета”.

Самолет G150 может пролететь 2417 морских миль из Сан-Паулу в Каракас за 5 часов 26 минут, что на 1 час 24 минуты быстрее по сравнению с другими самолетами этого класса. Модель также может выполнить беспосадочный рейс из Сан-Паулу в Боготу на скорости 0,80 Маха или из Сан-Паулу на острова Зеленого Мыса на скорости 0,75 Маха.

Недавно самолет G150 продемонстрировал способность совершать дальние перелеты, поставив рекорд скорости между городами Анкоридж, Аляска и Саванна. Он преодолел 3196 морских миль (5919 км) за 7 часов 19 минут при средней скорости 494 миль/час (795 км/ч). С момента ввода в эксплуатацию в 2006 году самолет успел установить более 14 мировых рекордов скорости.

Дальность модели G150 составляет 3000 морских миль (5556 км), максимальная высота полета - 45 000 футов (13 716 м). Самолет также способен совершать



посадку в аэропортах, требующих заход на посадку по крутой глиссаде. В их число входят аэропорты Лугано и Сьон в Швейцарии, Марсель-Прованс и Шамбери во Франции и Лондонский городской аэропорт в Великобритании.

Среднегабаритная модель также предлагает ряд функций для повышения безопасности, включая улучшенную систему технического зрения (УСТЗ) II, полнофункциональную систему автоматической тяги, широкозонную усиливающую систему с функцией захода на посадку по параметрам курсового радиомаяка с вертикальным наведением (WAAS-LPV) и бортовой самописец полетных данных.

Кроме Бразилии, модель G150 имеет валидированный сертификат типа на территории Украины, Китая, Израиля, Соединенных Штатов, Чили, Европейского Союза, Филиппин и Канады.



Сенсорные экраны в кабину самолета!

На прошедшей в Ошкоше выставке AirVenture компания Rockwell Collins представила сенсорные дисплеи, которые в будущем будут устанавливаться на бизнес-джеты оборудованные авионикой Pro Line Fusion.



Это обновление добавит новые возможности к существующим системам «стеклянных» кабин экипажа, разработанных компанией. К новшествам Rockwell Collins в первую очередь относит простоту вывода на экран служебной информации системы управления полетом. Теперь это можно сделать просто проведя пальцем по экрану.

“Вместо того, чтобы вводить информацию с установленной на консоли клавиатуры, пилоты смогут прямо на экране указать целевую точку или пункт назначения”, говорит вице-президент по продажам и маркетингу Rockwell Collins Колин Махони.

По сообщениям производителя новая функциональность будет доступна в будущих версиях авионики Pro Line Fusion. Однако пока неясно, возможно ли будет установить сенсорные дисплеи в уже эксплуатирующиеся комплекты Pro Line Fusion. В октябре 2010 года подобную функциональность также заявила компания Garmin в новом комплекте авионики Garmin 5000, которая будет установлена в Citation Ten.

UAS пришел в Бишкек

Международный провайдер услуг обеспечения полетов United Aviation Services (UAS) со штаб-квартирой в Дубае объявил о своем присутствии в аэропорту Бишкека, в Кыргызстане. Свой обновленный бренд компания представила накануне выставки EBACE 2011, однако UAS присутствует на рынке авиационного хэндлинга более 11 лет. Новым слоганом компании стало выражение «Почувствуйте разницу».

“С большим удовольствием мы объявляем о нашем присутствии в таком стратегически важном городе, как Бишкек”, говорит старший директор по операциям и продажам UAS г-н Джей Хусари (Jay Husary), “Безусловно, был длительный процесс изучения потребностей и тенденции рынка, а также требующая времени подготовка для реализации высоких стандартов качества UAS, к которым привыкли наши клиенты. С удовлетворением отмечаем, что мы достигли этого, и то, что мы сегодня видим - плод больших усилий, в результате которых возникло это новое подразделение”, добавляет он.

Открытие офиса UAS в Кыргызстане добавляется к длинному списку направлений, на которых компания уже присутствует. Это офисы в Кувейте, ЮАР, Мали, ОАЭ и Сирии, которые связаны с партнерскими и филиальными сетями, включающими направления в Африке, на Ближнем Востоке, Дальнем Востоке и в Южной Америке.

Сегодня аэропорт Бишкека «Манас» является местом, где базируется одна из авиабаз ВВС США.

Bell 429 сертифицирован в России

Компания Jet Transfer, официальный представитель Bell Helicopter в России, Казахстане и Украине, сообщила 26 июля 2011 года о завершении процесса сертификации вертолета Bell-429 в Авиационном Регистре Межгосударственного Авиационного Комитета.

Получение Сертификата Типа за номером СТ 325 – результат кропотливой работы AP МАК, российских авиационных властей, компаний Bell Helicopter и Jet Transfer.

“Получение Сертификата Типа для любого нового воздушного судна - это важный этап, который открывает большие перспективы для продажи и использования авиационной техники в нашем регионе”, - заявил генеральный директор Jet Transfer Александр Евдокимов.

По словам представителей Bell Helicopter, Bell-429 - это уникальный вертолёт. Он имеет ряд неоспоримых преимуществ, основными из которых являются надежность, современность, исключительный дизайн, большие размеры и, конечно, стоимость.

В настоящее время две машины уже поставлены своим владельцам в Россию и на Украину. До конца года ожидается поставка ещё трех вертолётов.

“Безусловно, предложение на рынке новейшего вертолёта Bell-429 сыграет свою роль в модернизации парка эксплуатантов и придаст новый импульс для освоения современных и качественных технологий” - заметил Александр Евдокимов.

Eclipse 500 стремится ввысь

Eclipse Aerospace получила от Федерального авиационного управления США разрешение для всех Eclipse 500 летать на высоте 41000 футов.

С 21 марта 2011 FAA ограничила специальной директивой максимальную высоту полета этого самолета 30000 футов (9100 м). До этого, с ноября 2008 г., для Eclipse 500 действовало ограничение высоты полета в 37000 футов (11200 м).

Причиной таких ограничений стали случаи скопления сажи в двигателях самолета Pratt & Whitney Canada PW610F-A, которые могли вызвать скачки оборотов двигателя, что в свою очередь способно "привести к вынужденному снижению тяги".

Компания говорит, что возвращение максимального потолка стало возможно после ресертификации новой жаровой камеры двигателей PW610F-A.

В настоящее время Eclipse Aerospace поддерживает флот из 260 самолетов Eclipse 500. Также у компании есть желание вернуться к производству VLJ. Тем не менее, председатель и исполнительный директор компании Мейсон Холланд осторожно высказывается по этому поводу.

"Можем ли мы в скором времени объявить о возобновлении производства? Пока нет, но я думаю, что мы посылаем сильные сигналы рынку о наших намерениях, так как это является основным элементом нашего бизнес-плана", говорит он.



Двигатель двойного назначения



Госдепартамент США ограничил доступ компании Cirrus прототипу однодвигательного реактивного самолета Vision SF50 в связи с неясным экспортным статусом двигателя Williams FJ33, сообщает Flight-global. Опасения по этому поводу возникли после приобретения Cirrus китайской компанией CAIGA.

Прототип SF50 будет оставаться под контролем Williams, пока Госдепартамент США не определит, могут ли данные о конструкции двигателя FJ33-4A-19 быть переданы и совместно использоваться иностранной компанией, сказал президент и исполнительный директор Cirrus Brent Уотерс. Запрос о передаче сведений китайцам был инициирован производителем двигателей компанией Williams.

В качестве меры предосторожности после этого запроса, сотрудники Cirrus перестали получать доступ к прототипу Vision SF50 и двигателям FJ33. Однако Brent Уотерс отметил, что компания уже завершила летные испытания самолета, и поэтому

отсутствие доступа не должно повлиять на общий график программы.

Тем не менее, в случае, если чиновники экспортного контроля классифицируют двигатель FJ33-4A-19, как продукт двойного назначения, Cirrus придется проводить ремоторизацию самолета. Одним из ключевых вопросов для экспортного контроля в технологии двигателя является полностью цифровая система управления двигателем (FADEC).

Тем не менее, глава Cirrus уверен, что FJ33 останется коммерческим продуктом и в смене двигателя не будет необходимости. Процесс принятия решения Госдепартаментом может продлиться до шести месяцев, добавил он.

Одной из главных причин перехода под контроль китайцев компании Cirrus была финансовая поддержка с их стороны программы Vision SF50.



Назначен новый руководитель



Майк Куэйд (Mike Quaid) назначен руководителем недавно организованной службы полевой технической поддержки компании Gulfstream Aerospace в западном регионе США. Он присоединится к руководителю восточного региона Биллу Фюгеру (Bill Fuger) и руководителю центрального региона Джону Маджинису (John Maginis). Все трое сотрудников будут работать под руководством директора службы полевой технической поддержки Грегга Хаммерштайна (Greg Hammerstein).

В рамках своей новой должности Майк Куэйд будет руководить работой шести представителей службы, три из которых находятся в Калифорнии, один - в штате Вашингтон, один - в Колорадо и один - в Мексике. Представители службы предоставляют техническую поддержку операторам самолетов Gulfstream, которые базируются или находятся транзитом в определенном регионе.

С 2002 года и до недавнего времени Майк Куэйд работал в качестве старшего регионального представителя службы полевой технической поддержки в Южной Калифорнии. Ранее занимал должность регионального менеджера по продажам услуг центров технического обслуживания компаний Gulfstream и General Dynamics Aviation Services, осуществляющих техобслуживание всех моделей самолетов Gulfstream.

Майк Куэйд также работал в компаниях Galaxy Aerospace, Astra Jet, Federal Express, Garrett General Aviation, Del Rayo Racing Stables, Airesearch Aviation и Airesearch Turbine Engine Manufacturing.

Заказы на самолеты Gulfstream растут третий квартал подряд

27 июля 2011 г. корпорация General Dynamics отчиталась за второй квартал и за первое полугодие 2011 г. В авиационный сегмент корпорации входят производитель бизнес джетов Gulfstream Aerospace и провайдер услуг деловой авиации Jet Aviation.

Компания General Dynamics сообщила, что во втором квартале 2011 общая выручка составила \$ 7,9 миллиарда. Чистая прибыль компании во втором квартале 2011 года составила \$ 653 млн., по сравнению с \$ 648 млн. во втором квартале 2010 года.

По данным отчета авиационный сегмент корпорации во втором квартале 2011 г. получил выручку в 1,376 млрд. USD, что на 7 млн. USD (-0,5%) меньше результата второго квартала 2010 г. (1,383 млрд. USD). В первом полугодии 2011 года авиационные активы принесли доход в 2,729 млрд. USD, что на 11 млн. USD или на 0,4% меньше, чем за тот же период 2010 года.

Операционная прибыль авиационного направления бизнеса корпорации во втором квартале, по сравнению с тем же периодом 2010 г., снизилась на 24 млн. USD, до 209 млн. USD (-10,3%). По результатам полугодия снижение прибыли сегмента составило 2,7% до 439 млн. USD в 2011 г. против 451 млн. USD в 2010 году. Операционная маржа во втором квартале 2011 г. составила 15,2% (во 2-м квартале 2010 г. 16,8%), а в первом полугодии 2011 года 16,1% (в первом полугодии 2010 года 16,5%). Авиационный сегмент General Dynamics продолжает оставаться наиболее эффективным подразделением корпорации по этому параметру.

Общая стоимость заказов авиационного сегмента корпорации на конец второго квартала 2011 года составила 18,288 млрд. USD, увеличившись по сравнению с результатом на конец первого квартала 2011 г. (17,860 млрд. USD). Это уже третий квартал

подряд, когда растет объем заказов, и это является результатом увеличения спроса на самолеты Gulfstream и авиационные услуги Jet Aviation.

“Сила General Dynamics проявляется в диверсифицированном портфеле и нашей неизменной приверженности строгому и эффективному расходованию средств, что показывают операционные результаты этого квартала,” сказал председатель и главный исполнительный директор компании Джей Л. Джонсон, “Основываясь на результатах компании в прошлом, мы сделали прогноз на вторую половину этого года и ожидаем по результатам 2011 года прибыль в размере от \$ 7,15 до \$ 7,20 на акцию”.

Также General Dynamics представил результаты производства самолетов Gulfstream во втором квартале 2011 г.

	Второй квартал		Первое полугодие	
	2010	2011	2010	2011
“Зеленые” поставки				
Большие самолеты	20	20	40	40
Средние самолеты	8	3	16	7
ВСЕГО	28	23	56	47
Оборудованные самолеты				
Большие самолеты	19	19	35	38
Средние самолеты	5	3	6	8
ВСЕГО	24	22	41	46
Поддержанные самолеты				
	1	2	4	2

Продажи Dassault падают

Французская авиастроительная компания Dassault Aviation SA в четверг 28 июля 2011 г. объявила о результатах работы в первом полугодии 2011 года. Выручка компании в первом полугодии составила € 1,317 млрд., сократившись по сравнению с прошлогодним результатом на 34%. Чистая прибыль за этот период также упала на 35% до € 129 млн. по сравнению с тем же периодом годом ранее. Это произошло из-за сокращения поставок деловых самолетов.

Всего в январе-июне поставлено 19 бизнес-джетов Falcon, в то время как в первом полугодии 2010 года заказчикам передано 45 самолетов. В денежном выражении продажи снизились на 44% до € 837 млн (\$ 1,2 млрд).

Однако позитивным моментом является то, что наполнение портфеля заказов в этот период указывает на восстановление рынка крупноразмерных бизнес-джетов. В период январь-июнь, Dassault получил 22 «чистых» заказа на самолеты Falcon. Тогда как в первой половине 2010 года чистых заказов было лишь на два самолета, а в первой половине 2009 года в чистом виде было 56 отмен заказов. В денежном выражении портфель заказов на деловые самолеты Dassault в рассматриваемый период вырос на 14% до € 806 млн.

Динамика изменения портфеля заказов показывает, что выход Dassault в положительную зону произойдет уже в этом году. 2010 год компания закончила с чистым отрицательным результатом в девять самолетов, но даже это был огромный шаг вперед по сравнению с 2009 годом, когда заказы были в минусе на 163 бизнес-джета.



Falcon 2000S

Председатель группы Шарль Эдельстен (Charles Edelstenne) описал ситуацию как “ медленное восстановление, хотя по-прежнему находящееся далеко от уровня 2008 года”. Он связывает это со стабилизацией на вторичном рынке и коррекцией цен в сторону увеличения.

На продажи компании также влияет макроэкономическая ситуация на валютном рынке, а именно слабость доллара по отношению к евро. Это сказывается неблагоприятным образом на издержках, так как производство самолетов Falcon размещено во Франции. Исходя из этого, компании приходится работать в режиме жесткой экономии.

Значительным изменениям в первой половине 2011 года подверглись основные рынки сбыта. Китай стал крупнейшим рынком для самолетов Falcon, также показывают значительную динамику Индия и Латинская Америка. С Ближнего Востока были позитивные сигналы, но недавние беспорядки отрицательно повлияли на краткосрочные перспективы этого региона. Американский и европейский рынки продолжают оставаться “осторожными”.

В 2011 году Dassault прогнозирует поставить 65 самолетов Falcon, что составляет две трети от результата 2010 года, когда было поставлено рекордное количество в 95 бизнес-джетов.



Производство падает, а доходы растут

Embraer опубликовал финансовые результаты работы во втором квартале и первом полугодии 2011 г.

Общая выручка от продаж во втором квартале составила 1358,6 млн. долларов США, а в полугодии 2414,3 млн. долларов США. Чистая прибыль Embraer за соответствующие периоды 2011 года составила 96,4 млн. долларов США и 201,5 млн. долларов США. По результатам работы в первом полугодии компания пересматривает свои прогнозы годовых результатов. В соответствии с ними Embraer повышает прогноз по доходам с 5,6 млрд. долларов США до 5,8 млрд. долларов США. Как следствие, увеличится операционная прибыль с 420 млн. долларов США до 465 млрд. долларов США, а операционная маржа

с 7,5% до 8%. Компания также пересматривает прогнозы по инвестициям в разработку с 210 млрд. долларов США до 160 млрд. долларов США.

Портфель заказов компании остается стабильным и на конец второго квартала 2011 составляет 15,8 млрд. долл. США, что всего на 200 млн. долл. США меньше объема заказов на конец первого квартала 2011 года. При текущей деятельности компании объема заказов хватит на примерно три года работы компании.

Доходы компании распределились по сегментам в соответствии с результатами поставок в первой четверти 2011 г. Доход от сегмента бизнес-джетов по сравнению со вторым кварталом 2010 года вырос на

	1Q11	2Q10	2Q11	YTD11
Легкие самолеты	6	39	20	26
Большие самолеты	2	1	3	5
ВСЕГО	8	40	23	31

Поставки Embraer в сегменте деловой авиации

15,7%, в то время как в количественном выражении поставок наблюдалось снижение на 49%. Понятно, что это стало возможно благодаря поставкам больших бизнес-джетов.



Первый фюзеляж Phenom 100 на заводе в Мельбурне, Флорида, США

Соотношение между источниками доходов Embraer

Продажи по сегментам рынка	1Q11		2Q10		2Q11		YTD11	
	\$ млн.	%						
Гражданская авиация	751,8	71,2	915,2	67,4	887,6	65,3	1639,4	67,9
- в т.ч. услуги	104,2		89,0		88,5		192,7	
Военная авиация	169,3	16,0	213,9	15,8	200,5	14,8	369,8	15,3
- в т.ч. услуги	40,4		37,6		45,0		85,4	
Деловая авиация	115,8	11,0	212,3	15,6	245,6	18,1	361,4	15,0
- в т.ч. услуги	17,7		16,9		25,8		43,7	
Другие доходы	18,8	1,8	16,5	1,2	24,9	1,8	43,7	1,8
ВСЕГО	1055,7	100,0	1357,9	100,0	1358,6	100,0	2414,3	100,0



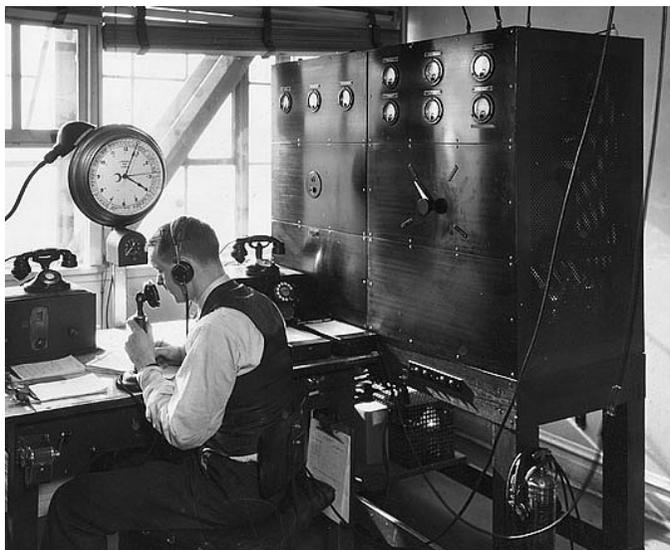
Власти США остановили модернизацию

Федеральное управление гражданской авиации США, отправившее с понедельника 25 июля 2011 г. в бессрочный неоплачиваемый отпуск более 4 тысяч сотрудников, прекращает контракты с подрядными организациями, занимающимися ремонтом и модернизацией авиационной инфраструктуры, сообщает РИА Новости.

Как заявил во вторник министр транспорта США Рэй Лахуд, соответствующее распоряжение руководство управления отдало накануне. “Я направил в конгресс простой и прямой запрос: принять бюджет управления гражданской авиации и вернуть на работу тысячи его сотрудников, инженеров, рабочих по всей Америке. Последствия бездействия конгресса слишком серьезны: люди остаются без работы, а управление не может поддерживать нашу авиаотрасль конкурентоспособной”, - заявил Лахуд, отметив, что из-за прекращения финансирования остановлены “десятки значительных проектов, в том числе испытания систем управления воздушным движением”.

Срок действия существующего закона о финансировании управления истек в ночь на 23 июля. Отсутствие финансирования вынудило авиавласти отправить в неоплачиваемый отпуск часть сотрудников аэропортов, не связанных с обеспечением безопасности и управлением воздушным движением. Всего в управлении гражданской авиации США работают около 50 тысяч человек.

Управление авиации также утратило возможность для взимания налогов и сборов на авиабилеты, которые также направлялись на финансирование деятельности авиаотрасли.



Вместе с тем, по словам министра, несмотря на действия конгресса, все диспетчерские службы и службы обеспечения безопасности полетов продолжают работать в обычном режиме.

Финансирование управления гражданской авиации стало заложником межпартийной борьбы, как и многие другие вопросы в конгрессе, где после выборов в ноябре прошлого года палату представителей контролируют республиканцы, а сенат - демократы. Согласно принятым процедурам, каждая палата американского парламента утверждает свой вариант бюджета министерств и ведомств, после чего оба документа обсуждаются согласительной комиссией, и на их основе принимается единый закон.

В случае с управлением гражданской авиации

такое согласование затянулось. Главной проблемой является то, что сенат принял законопроект о финансировании управления на двухлетний период и разрешил выделить на это 34,5 миллиарда долларов, в то время, как палата представителей приняла свой вариант законопроекта, определяющий финансирование сразу на четыре года в размере 60,1 миллиарда долларов. Обе палаты конгресса, занятые продолжающимися переговорами о потолке госдолга, так и не нашли время назначить даты встреч членов согласительной комиссии и определить сроки и объемы финансирования, которые легли бы в основу согласованного единого законопроекта.

В бюджете на 2010 финансовый год управление получило финансирование в размере 15,956 миллиарда долларов.

В сентябре 2010 года Барак Обама объявил о начале программы по модернизации инфраструктуры страны. Он пообещал, что в ближайшие шесть лет американское правительство реконструирует более 200 тысяч километров автодорог, более 6 тысяч километров железных дорог, усовершенствует взлетные полосы и системы контроля за авиадвижением большинства аэродромов. На первый этап модернизации планировалось потратить около 50 миллиардов долларов, однако со сменой партийного большинства в палате представителей эти планы администрации забуксовали. Республиканцы заявили, что бюджеты министерств и ведомств должны быть более скромными, и при рассмотрении бюджетного запроса на 2012 финансовый год стали сокращать финансирование по многим статьям. Под такие сокращения попало и управление гражданской авиации.



Тренды полугодия по версии Avinode

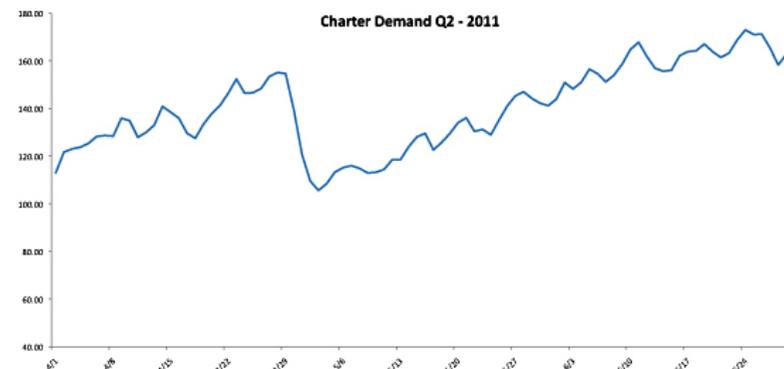
На полпути 2011 года самое время оглянуться на события, которые повлияли на рынок чартерных перевозок в первой половине этого года. С самого начала 2011 года спрос почти на 25 пунктов был выше, чем в 2010 году. На основных рынках, которые попадают в поле зрения Avinode, как обычно в январе наблюдался волнообразный спрос, который к концу января вошел в нормальное русло. На европейском рынке скачек спроса проявляется в виде увеличения популярности на маршрутах в сторону Альп в начале месяца. Тем временем в США путешественники поднимались в небо в большей степени по бизнесу, в результате чего спрос на ту сторону океана также вырос.

В то время как США и Европа, как обычно, в основном летали порочими делами, в Северной Африке начали развиваться события другого рода. В первую неделю февраля, на фоне растущих беспорядков в Северной Африке, статистика спроса на африканском континенте «развернулась». В первую неделю февраля спрос на рейсы из Египта вырос на 100%, и международный аэропорт Каира быстро стал самым популярным аэропортом вылета на континенте, а затем к нему присоединились в этом качестве

международный аэропорт Александрии и четыре других египетских аэропорта. Зима заканчивалась и уступала место весне, а беспорядки продолжали притягивать взор к Северной Африке. В это время Avinode наблюдал развитие интересной тенденции в пострадавших районах. В Тунисе, в Египте и Ливии исключительный рост спроса был в течение первой недели беспорядков в этих странах, а затем быстро падал уже в течение следующей недели. Между тем, несмотря на продолжающиеся протесты в Египте и Тунисе, бизнес потихоньку начал восстанавливаться, и в этих регионах медленно стал возвращаться к историческим уровням.

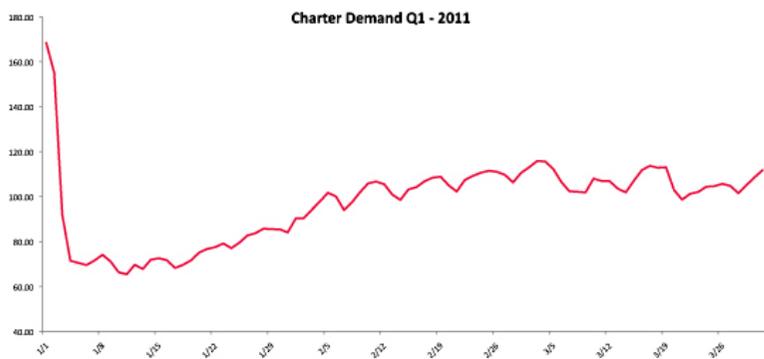
В других регионах мира в первой половине года разнообразные события также повлияли на спрос. В конце февраля землетрясения случились в Новой Зеландии и менее чем через месяц, в начале марта, в Японии. Последний природный катаклизм был особенно разрушительным, с учетом того, что 9-бальное землетрясение вызвало цунами. Это событие имело огромное влияние на региональный спрос в Азии и Океании, а отрасль деловой авиации с самого начала участвовала в эвакуационных мероприятиях. Однако эффект лавинообразного роста спроса в таких случаях бывает довольно краткосрочным и длится всего несколько дней после каждого землетрясения.

В Европе и Северной Америке весенний трафик следовал историческим тенденциям, однако уровень спроса оставался значительно выше показателей 2010 года. В конце апреля праздничные поездки перетасовали диаграммы популярности



аэропортов и вызвали очередной всплеск спроса. Ситуация складывается в Европе в конце мая, как раз во время финальных матчей Лиги Чемпионов и Гран-при Формулы-1 в Монако. На этом события, влияющие на уровень спроса, закончились, однако он продолжает расти, и в пик лета в последнюю неделю июня все еще выше прошлого года на 25 пунктов. Это был совершенно замечательный результат, так как в прошлом году в это время проходил Кубок мира по футболу в Южной Африке, который оказал существенное влияние на трафик бизнес-джетов.

Несмотря на беспрецедентные события, имевшие место в ряде регионов в первом полугодии 2011 года, наблюдались более или менее такие же тенденции, что и предыдущие годы, но на значительно более высоком уровне. Спрос по-прежнему твердо превышает на примерно 25 пунктов значения прошлого года, независимо от непостоянства прошлогодних показателей, которые мы видели в 2010 году. Посмотрим, как поведет себя спрос во второй половине года, когда традиционно наблюдается нижняя точка индекса спроса в августе и не менее традиционный пик конца года.



Что день грядущий нам готовит?

Перипетии бюджетного кризиса в США уже затронули как производителей деловых самолетов, так и потребителей услуг бизнес-авиации. День «Ч», 2 августа 2011 года, сейчас у финансовых аналитиков сродни Апокалипсису для Церкви. Республиканцы, которые имеют большинство в Конгрессе, всеми силами сопротивляются наращиванию доходной части бюджета, то есть предложениям Барака Обамы увеличить налоги на богатство. Тогда как большинство демократов, к которым принадлежит президент США, будут до последнего отстаивать социальные программы. Поэтому очень сложно предположить, что какой бы то ни было пакет мер выхода из кризиса получит большинство в обеих палатах, говорят эксперты.

Несомненно, что потолок долга будет повышен и скорее всего это будет компромиссное решение, за которое заплатят как богатые, так и бедные. Какое бы решение не было принято – всё равно оно будет только отсрочкой радикальных шагов по исправлению сложившейся экономической ситуации в Соединенных Штатах. А радикальные шаги, такие как резкое сокращение государственных расходов, просто необходимы для дальнейших перспектив экономики Соединенных Штатов.

А вот как этот кризис может отразиться на отрасли деловой авиации? Понятно, что инициатива Обамы обложить дополнительными налогами состоятельных граждан и корпорации, а также перестать датировать отрасль (отменить так называемую бонус-амортизацию) не вызвали энтузиазма у профессиональных сообществ. Оно и понятно, что таким образом отсекается значительный пласт потенциальных клиентов. Но следует заметить,



что негативную оценку этим инициативам дали только американские ассоциации. Как-то не слышно гневных голосов со стороны Европы или Азии. Все конечно пристально смотрят новости из США, но надеются, что сия доля минет их.

Однако и в Европе и в Азии и в Латинской Америке четко понимают, что, несмотря на перемещение спроса в их регионы, США всё-таки остаются ключевым рынком, на который ориентируется вся отрасль. Да, в США находятся старейшие производители бизнес-джетов, но положила руку на сердце, они уже не являются доминирующими на рынке. Канадский Bombardier и бразильский Embraer уже занимают больше трети рынка именно бизнес-джетов. И хотя Cessna количественно кладет всех на лопатки, но в ее производственной программе существенную долю занимают турбовинтовые и поршневые самолеты,

большее количество которых как раз и попадают под льготные программы правительства.

На самом деле, сейчас можно предположить три гипотетических пути развития сложившейся ситуации. Конечно, может быть принято компромиссное решение, скомбинированное из этих путей, но мы не будем этого предполагать, а сгустим краски и посмотрим что может нарисоваться. Во-первых, Правительство США может объявить технический дефолт по обязательствам; во-вторых, принимается проект Барака Обамы и демократов по наращиванию доходов за счет повышения налогов; в третьих, принимается предложение республиканцев по урезанию расходов за счет социальной части бюджета. Посмотрим, что можно ожидать в каждом конкретном случае.

Первый путь – дефолт. В случае, если конгрессмены и Администрация Обамы не придут к единогласному решению, правительство объявит 2 августа 2011 г. технический дефолт по некоторым займам. Ведь 3 августа федеральное правительство должно перевести 23 млрд. долл. по программе пенсионного обеспечения, а 4 августа – погасить 90 млрд. долл. казначейских облигаций. Конечно, деньги у правительства сразу не закончатся, и по некоторым оценкам средств еще хватит на недели две, но объявленный дефолт позволит рейтинговым агентствам снизить кредитный рейтинг США и, соответственно, всем компаниям с государственным участием. А таких организаций после кризиса 2008 года стало предостаточно, причем это крупнейшие финансовые, инвестиционные и страховые компании, на которых держится вся мировая финансовая система. В результате дефолта

«подорожают» государственные деньги для таких компаний, ведь ставка кредитования напрямую зависит от рейтинга, а значит подорожают выдаваемые ими кредиты. В итоге, начинается новый виток финансового кризиса, со всеми вытекающими последствиями для мировой экономики в общем и деловой авиации в частности, которые напоминать никому не надо. Но это маловероятный исход, так как высокие договаривающиеся стороны понимают, что потолок долга надо поднимать, и к тому же, как говорилось ранее, деньги у правительства сразу не закончатся, и еще будет время принять коллегиальное решение. А управа на рейтинговые агентства найдется, и они повременят с понижением рейтинга Соединенных Штатов.

Второй вариант. Барак Обама вопреки Конгрессу принимает свою программу действий. Госдолг значительно увеличивается, и принимаются половинчатые решения по сокращению госрасходов (в первую очередь это вывод части войск из Афганистана), наряду с увеличением доходной части бюджета за счет повышения налогов для обеспеченных слоев населения, крупных корпораций и ликвидации программ поддержки бизнеса. При этом сохраняются все социальные расходы, и Барак Обама может со спокойной совестью идти на выборы в 2012 году.

Но тогда производители деловых самолетов сразу почувствуют снижение спроса со стороны американских заказчиков. Тут может пострадать кроме Cessna и Hawker Beechcraft, традиционно ориентированных на отечественный рынок, и Bombardier с Embraer. Ведь они имеют очень большие заказы от американского NetJets. А как себя поведет



крупнейший оператор деловых самолетов в случае снижения спроса, он уже продемонстрировал в 2008-2009 годах, когда отменил крупные заказы у Dassault, Hawker Beechcraft и Cessna. Пострадают также и американские перевозчики, так как заказчики снова станут экономить.

В то же время остальной мир если и заметит изменения, то не сразу. Ведь по существу вся мировая экономика, так или иначе, связана с экономической ситуацией в США. Та же Азия, которая сейчас выступает в качестве палочки-выручалочки всех производителей, производит товары, которые большей частью продаются в Штатах. И этот регион напрямую зависит от спроса на свою продукцию в Северной Америке. А так как бизнес-авиация очень

чутко реагирует на состояния делового климата, то вариант с затягиванием гаек для основных потребителей услуг, печальным образом скажется на показателях продаж самолетов и трафике во всем мире. Этот путь не сулит ничего хорошего для деловой авиации.

Третий путь. Республиканцы берут верх, и наряду с незначительным и временным увеличением потолка госдолга сильно сокращаются бюджетные расходы в основном в социальной сфере. Это вызывает взрыв общественного недовольства, и наряду с бедными слоями населения страдает и основа американского общества – средний класс. По сути, этот слой общества не является целевой группой для деловой авиации, но социальный протест будет направлен не только на правительство, но и на верхний класс общества. А общественное мнение в США играет существенную роль в жизни всех слоев общества. Вспомните уже ставшую хрестоматийной историю о полете на бизнес-джетах в Вашингтон за деньгами трех руководителей американских автогигантов. После той истории вторичный рынок деловых самолетов резко наполнился свежими бизнес-джетами, от которых спешили избавиться корпоративные владельцы. Вот она - сила общественного мнения, приправленная шумихой в СМИ.

Однако мировая отрасль деловой авиации события в США поначалу будет воспринимать как некий спектакль. Но даже и в этом варианте возможно влияние американских проблем на мировые рынки. Простое предположение цепочки взаимодействий. США является крупнейшим рынком потребления электронных гаджетов. Все они производятся в

Китае, где и сосредотачивается часть финансовых средств от их продажи. Часть этих денег идет на покупку бизнес-джетов и услуг деловой авиации. А так как потребителем всей этой электроники является средний американский класс, который, скорее всего, финансово пострадает в случае сокращения социальных расходов правительства, то азиатские бизнесмены могут недополучить прибыль. Ведь что сделает средний американец? Купит новую модель смартфона или заплатит за лечение? И такие цепочки будут возникать во всех отраслях промышленности, в первую очередь в автомобильной. А так как производство машин также глобализировано, и часть работ выполняется в том же Китае, возникнет еще один пласт азиатских производств с переполненными складами и т.д. и т.п. Опять же возникает ситуация как и в предыдущем варианте, только в более мягкой форме. Но этот случай значительно лучше предыдущего, так как есть запас по времени для принятия антикризисных мер. Но самый главный минус этого пути, это то, что подобная ситуация с большой долей вероятности повторится по истечении срока увеличенного порога госдолга. И опять все начнется сначала. Вариант Обамы предполагает относительное спокойствие как минимум года на два.

На самом деле, приведенные примеры – это крайности, до которых, скорее всего, не дойдет. В первую очередь нужно отбросить вариант с дефолтом. Это не нужно никому. Выход наверно будет содержать в себе условия и демократов и республиканцев, а может быть найдется какой-нибудь третий вариант. Но для отрасли деловой авиации любые потрясения в бизнес-среде скажутся негативным образом. Она ведь является производной величиной в процессе «делания денег» и сама по себе



не производит материальные блага. А в тяжелую пору в первую очередь избавляются от второстепенных и дорогостоящих инструментов. Однако как ни сложатся на следующей неделе события, они сами по себе не поставят крест на нынешнем мировом устройстве. Подобные ситуации в американской истории были, например, в апреле-мае 1979 года, когда не успели поднять планку госдолга и просрочили выплаты по некоторым займам. И ничего страшного не случилось...

Эта ситуация должна побудить сообщество деловой авиации к поиску новых способов выживания на быстроменяющемся рынке. В первую очередь это должны быть пути диверсификации бизнеса, как в плане рынков, так и в плане потребителей. Динамичные и гибкие компании будут процветать, а застывшие в старом образе или поглотятся лидерами

или исчезнут. Это естественный отбор.

А судьба законопроекта по повышению госдолга США в субботу 30 июля 2011 года еще не была решена. Палата представителей американского конгресса в пятницу, 29 июля, приняла внесенный республиканцами законопроект, предусматривающий краткосрочное повышение потолка госдолга на 900 миллиардов долларов. Голоса разделились практически поровну: за принятие закона было подано 218 голосов, против - 210.

Однако сразу после этого американский Сенат, большинство в котором составляют сторонники Демократической партии, как и обещал, отверг закон. Против него высказались 59 членов сената; «за» проголосовал 41 сенатор. Шоу продолжается... 

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 прилета.

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 25 по 31 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	25	20	65	31	6	26	18	225
Великобритания	15	76	184	98	17	21	36	536
Франция	68	136	355	249	43	82	191	779
Италия	60	96	284	142	13	68	305	408
Австрия	4	14	12	6	2	9	32	24
Швейцария	11	11	68	52	7	4	12	195
Россия	25	39	200	247	9	11	14	452

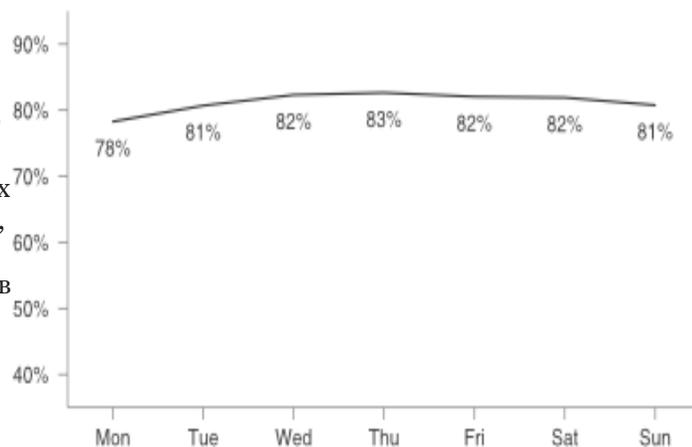
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 25 по 31 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	22	1	5	8	1	1	3	21
Великобритания	2	40	22	6	0	3	3	35
Франция	6	16	30	15	2	11	14	30
Италия	4	12	21	14	1	6	4	30
Австрия	2	0	7	2	3	0	0	11
Швейцария	5	7	10	16	1	3	3	18
Россия	8	1	0	3	1	1	0	26

Индекс наличия свободных самолетов

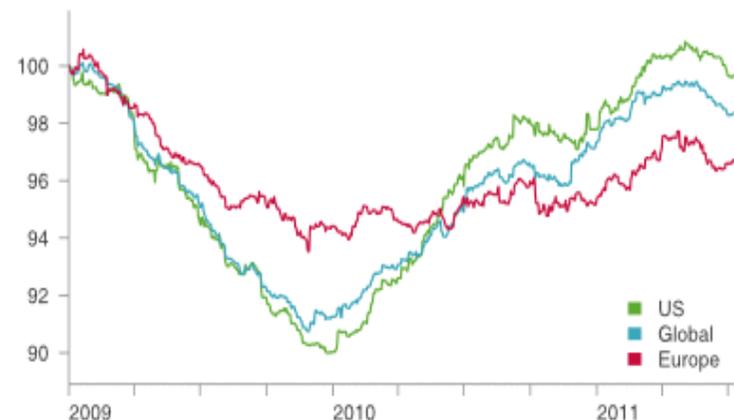
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1620	€ 1624	€ 1611
Cessna Citation Excel	€ 2886	€ 2693	€ 2680
Bombardier Challenger 604	€ 4750	€ 4785	€ 4751

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

Стоимость рассчитана на основе 21 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 30 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прилета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	2
3	Ле Бурже, Париж	3
4	Лутон, Лондон	4
5	Коста Смеральда, Олбия	8
6	Женева	5
7	Фарнборо, Лондон	6
8	Канны	11
9	Пиза	9
10	Пулково, СПб	7

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.