



На минувшей неделе зафиксированы робкие шаги по стабилизации общей обстановки в Европе. Ряд государств заявили о начале процесса снятия карантинных мер и постепенному возвращению к привычному образу жизни, регулярные авиаперевозчики осторожно анонсируют начало полетов внутри Европы же в мае. О желании все-таки открыть в этом году туристический сезон заявили Греция, Хорватия, Турция и ряд других стран, для которых туризм составляет существенную долю ВВП. Вновь доступно бронирование фешенебельных курортов и роскошных яхт, начиная с конца июня. Деловые операторы и FBO рапортуют о начале полноценной работы, но с определенными оговорками, связанными с COVID-19. Ряд производителей вновь запускают остановленное производство и возвращают персонал. В целом ситуация кажется более оптимистичной, нежели неделю назад, однако о спрогнозировать ситуацию по-прежнему представляется очень сложным.

Но давайте обратимся к WINGX Global Market Tracker. С середины апреля скользящая средняя активности за 7 недель неуклонно улучшалась в глобальном масштабе: с минимальной отметки в 3,6 тыс. рейсов в неделю в середине апреля до 5,2 тыс. рейсов в неделю в мае, что более чем на 40% улучшило ситуацию. Такое восстановление активности деловой авиации гораздо более ощутимо, чем на регулярных авиалиниях. Если в начале марта активность деловой авиации составляла около 15% от обычного уровня, то сейчас она около 33%. Северная Америка вносит наибольший вклад в восстановление деловой авиации. В Европе ситуация все еще очень депрессивна.



## Незначительное восстановление в США

По данным еженедельного отчета WINGX Global Market Tracker, опубликованного четверг, в период с 1 апреля по 5 мая глобальная активность деловой авиации снизилась на 68%

стр. 20



## Признаки улучшения спроса

Avinode анализирует спрос на рейсы бизнес-авиации на основе своей системы бронирования. Представленные данные показывают картину на 30 апреля

стр. 22



## Вторичный рынок остается стабильным

Несмотря на рыночные потрясения, связанные с пандемией COVID-19, вторичный рынок к настоящему времени отличается «ошеломляющим контрастом» в сравнении с ситуацией при финансовом крахе 2007-08 годов

стр. 24



## Слияния и поглощения на фоне COVID-19

Апрель был знаменательным месяцем для того, чтобы увидеть возможности слияния и поглощения в сфере производства воздушных судов деловой авиации

стр. 25

Gulfstream  
G650ER



## Минтранс предложил расширить непрямую поддержку авиаотрасли

Минтранс существенно расширил и дополнил список мер поддержки транспортной отрасли. В новом пакете, направленном в правительство, министерство предлагает широкий перечень послаблений, в том числе, и для авиаотрасли.

В числе мер поддержки авиации самой главной является обнуление НДС на все внутренние перевозки до 2030 года (сейчас нулевой ставкой облагаются перелеты в обход Москвы). В марте подобную меру предлагала Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) — тогда речь шла об обнулении с 1 июня до конца года, Минтранс предлагает начать с 1 апреля. По оценке АЭВТ, мера позволит авиакомпаниям сэкономить 36 млрд руб. в год.

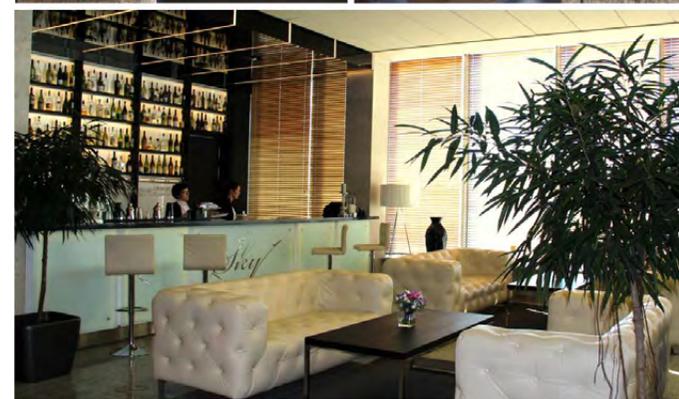


Также в русле предложений РСПП предлагается снизить страховые взносы для фонда оплаты труда экипажей воздушных судов: по обязательному пенсионному страхованию — с 22% до 10%, по ОМС — с 5,1% до 2%, на больничные и декретные отпуска — с 2,9% до 2%. Для аэропортов предлагается снизить общую ставку страховых взносов с 30% до 7,6% в 2020–2022 годах, как предлагала Международная ассоциация аэропортов.

Кроме того, министерство хочет установить льготу по налогу на прибыль для аэропортов, заключивших концессионные соглашения и обязавшихся создать или реконструировать объекты инфраструктуры, в размере инвестиций в эти объекты. Для реконструкции дальневосточных аэропортов планируется рекомендовать Минвостокразвития и ВЭБ.РФ выдавать 100% финансирования (вместо 50%), так как привлечь кредиты банков на такие проекты сегодня затруднительно.

Минтранс также готов отменить транспортный налог для лизинговых компаний, снизив тем самым размер лизинговых платежей за самолеты, налог на имущество для воздушных судов, зарегистрированных в российском реестре (подавляющая часть судов российских перевозчиков зарегистрирована в реестрах Бермудских островов и Ирландии). ЦБ предлагается установить минимальные требования по резервированию и обеспечению кредитов, выдаваемых авиакомпаниям и аэропортам. «В связи с высокими рисками, присущими предприятиям авиаотрасли, банки неохотно кредитуют авиакомпании и аэропорты и вынуждены создавать высокие резервы при кредитовании таких заемщиков», — поясняется в письме Минтранса.

Источник: Aviation Explorer



Тел./Факс: +7 (812) 240-0288  
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLJPXH  
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

## НБАА существенно сократит персонал

Волна увольнений, которая начала распространяться по всей отрасли деловой авиации США, достигла Национальной ассоциации деловой авиации НБАА, которая на этой неделе объявила о «значительном сокращении» персонала. Не вдаваясь в подробности масштаба увольнений, в НБАА сослались на проблемы, связанные с пандемией COVID-19, и заявили, что вынужденные меры позволят ассоциации сфокусироваться и уделять особое внимание проблемам стратегических коммуникаций и оперативной поддержки членов НБАА, включая юридическую помощь.

Учитывая ограничения на поездки и сохраняющиеся проблемы в связи с пандемией, НБАА была вынуждена отменить многочисленные мероприятия, которые являются важной частью финансирования ассоциации, включая EBACE и ABACE, собирающие тысячи участников и сотни экспонентов со всего мира.

Открытым остается и вопрос проведения ежегодной выставки NBAA-BACE, которая в этом году должна пройти в Орландо и пока запланирована на октябрь текущего года.

«Как мы знаем, пандемия COVID-19 бросает вызов организациям любого рода, и НБАА определенно не застрахован от этих проблем», - комментирует президент и исполнительный директор НБАА Эд Болен. «Мы работаем над решением этой проблемы, рассматривая все аспекты нашего бизнеса, в том числе значительное сокращение персонала, в соответствии с тем, что мы видим в авиационном сообществе и за его пределами». Болен добавил, что решения «были одними из самых трудных за всю историю», но они необходимы для обеспечения того, чтобы ассоциация продолжала отвечать растущим требованиям, с которыми сталкиваются отрасль и ассоциация.




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В  
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет  
в наши надёжные  
руки*

ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ  
ИНФОРМАЦИЕЙ JETFLITE OY  
\*358 20 5101900 24/7

**JETFLITE**



Волваздел и Сблв 2009 лалалелл горувалл марлелл компалл Волваздел лс. лл лел десерлнл струкчур лБолваздел лс. Вол лрала лл лл лл лл.



# Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

[businessaircraft.bombardier.com](http://businessaircraft.bombardier.com)

**BOMBARDIER**

## Продлен срок оснащения самолетов ADS-B в Европе

Европейская комиссия согласилась отодвинуть крайний срок внедрения технологии ADS-B до 7 декабря (ранее, крайней датой было 7 июля), сославшись на трудности, с которыми операторы столкнулись при выполнении работ во время пандемии COVID-19. «Вспышка пандемии коронавируса и связанное с этим негативное воздействие на авиационный сектор привели к непредвиденным препятствиям для эксплуатантов воздушных судов в их деятельности по установке систем ADS-B», - заявили в комиссии. Окончательный мандат, согласно которому все воздушные суда, летающие по IFR (полет по приборам), должны быть оснащены расширенным сквиттером ADS-B с частотой 1090 МГц, должен быть получен до 7 декабря. Регулятор считает, что дополнительного времени, которое выделено для установки оборудования, вполне хватит.

Решение получило поддержку со стороны Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА). «ЕВАА

всегда поддерживал инициативу по установке ADS-B, и, хотя многие из наших членов уже получили соответствующие мандаты, есть некоторые, которые испытывают определенные трудности в условиях кризиса», - сказал генеральный секретарь ЕВАА Атар Хусейн Хан. «Дополнительное время будет иметь большое значение для облегчения нагрузки на операторов и поможет сегменту деловой авиации продолжить играть свою жизненно важную роль в борьбе с COVID-19 и посткризисном восстановлении в Европе».

Напомним, что ADS-B (Automatic dependent surveillance—broadcast) служит для автоматической передачи информации о воздушном судне в диспетчерский центр – передаются его идентификатор, координаты, направление, скорость, высота и прочие данные. Ранее, до появления таких систем, диспетчер мог видеть лишь точку на радаре. Этого стало недостаточно, когда самолетов стало слишком много.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

## JetNetherlands добавляют в свой парк Embraer Legacy 600

Компании ASL и JetNetherlands, работающие под брендом JetNet Alliance Group, добавляют в свой парк очередной бизнес-джет – Embraer Legacy 600 (2007 года выпуска, ранее M-PIRA). Новый борт получил бортовой номер PH-JRC и введен в эксплуатацию. Пока не известно будет воздушное судно доступно для чартеров или будет эксплуатироваться только в интересах владельца.

JetNet Alliance Group – один из последних проектов европейских бизнес-перевозчиков по объединению. Переговоры о слиянии длились более года, что указывает на тщательную подготовку совместной стратегии и планов на будущее. «После слияния основной задачей партнеров стало расширение собственных возможностей в Европе, оптимизация ресурсов и внедрение современных IT технологий. Существующая реальность на европейском рынке

бизнес-перевозок такова, что мелкие игроки просто обречены, и единственное их спасение – объединение усилий», - комментируют в JetNet Alliance Group.

После объединения компании по-прежнему остаются независимыми и продолжают работать по двум свидетельствам эксплуатанта (бельгийскому и голландскому), однако под единым брендом JetNet Alliance Group. JetNet Alliance Group оперирует парком из более 30-ти бизнес-джетов вместимостью от четырех до двадцати пассажиров (King Air 90/200/350, Piaggio Avanti, Citation Mustang, CJ1/2+/3, VI/VII, Excel/XLS+, Sovereign+, Falcon 2000, Challenger 605 и Legacy 600). Самолеты базируются в Нидерландах и Бельгии, включая Амстердам, Роттердам, Эйндховен, Маастрихт, Гронинген, Антверпен, Кортрейк-Вевельгем и Брюссель. Численность персонала JetNet Alliance Group составляет более 100 человек.



ALL-AROUND LUXURY,  
POWER-PACKED  
PERFORMANCE

Rethink Convention.  **EMBRAER**  
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

## У PrivateFly был напряженный первый квартал

Британская компания PrivateFly (входит в Directional Aviation) выпустила свой очередной отчет о тенденциях на рынке чартеров в первом квартале 2020 года. По мнению аналитиков компании, пандемия коронавируса COVID-19 обнажила новые и беспрецедентные проблемы для мировой индустрии чартерных перевозок.

«Поскольку пандемия COVID-19 так глубоко повлияла на всю нашу жизнь почти во всех отношениях, в нашем отчете о тенденциях в сегменте частных перевозок за первый квартал отражен совершенно другой набор требований и поведения наших клиентов по сравнению с обычными результатами», - комментирует Генеральный директор PrivateFly Адам Твиделл.



Вот некоторые из выводов отчета за первый квартал 2020 года:

- Из-за возросшего спроса на трансконтинентальные перелеты, которые связаны с эвакуацией и репатриацией, ультрадальние бизнес-джеты выполняли 34% рейсов PrivateFly (против 18% в первом квартале 2019 года).
- В связи с тем, что клиентам сложно ориентироваться в постоянно меняющихся условиях полетов в ту или иную страну (ограничения, запреты), время подачи заявки на чартер резко сократилось. 60% рейсов были забронированы для полетов в течение недели, а 23% – в тот же или на следующий день (против 15% в прошлом году).
- Вторник, 17 марта, был самым загруженным днем для полетов в этом квартале, так как глобальный спрос на репатриацию достиг пика.
- Нью-Йорк по-прежнему оставался самым востребованным направлением PrivateFly, а Лондон был номером один в Европе. Но в целом компания столкнулась с более разнообразным списком пунктов назначения, осуществляя репатриационные рейсы в разные уголки мира.

«К середине февраля и в течение марта мы перешли к организации различных типов рейсов: много эвакуации и репатриации, многие из которых были дальними, а не деловыми или туристическими, как это было обычно. Этот первый квартал был очень насыщенным для нас, поскольку в марте летная активность несколько превышала предыдущие месяцы, а количество запросов было исключительно высоким. Но предстоящие недели и месяцы станут непростым временем для нас, впрочем, как и для всей отрасли в целом», - резюмирует г-н Твиделл.



**FBO RIGA**

A part of Flight Consulting Group

**Признанный  
уровень качества**



Best FBO  
in Europe



## Часть FBO в лондонских аэропортах Luton и Stansted начали работу с 4 мая

Британские провайдеры услуг деловой авиации Harrods Aviation и Air Harrods с 4 мая возобновили свою работу в лондонских аэропортах Luton и Stansted. 27 марта, в ответ на рекомендации правительства Великобритании COVID-19, было принято решение временно закрыть работу Harrods Aviation (FBO) и Air Harrods (подразделение по менеджменту вертолетов). Harrods Aviation и Air Harrods поблагодарили всех клиентов и партнеров за понимание и поддержку во время временного закрытия.

«Это было явно не коммерческое решение, а решение, принятое советом директоров для защиты здоровья своих сотрудников и клиентов, а также в более широких общих интересах страны», - комментирует Керри Бессгроув, операционный директор Harrods Aviation.

В течение мая часы работы FBO и численность персонала будут ограничены по соображениям безопасности, но по мере того, как ситуация прояснится, а количество воздушных судов увеличится, ожидается,

что в летние месяцы график работы будет восстановлен в полном объеме.

Напомним, что Harrods Aviation является самым крупным авиационным комплексом по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в аэропорту Luton с собственным FBO, двумя ангарами (площадь в 2700 и 2500 кв.м.) и специальным магазином запасных частей к самолетам практически всех авиопроизводителей. Аэродромная инфраструктура Harrods Aviation позволяет одновременно размещать на стоянках до 40 самолетов различных типов. Здесь же располагается собственный топливозаправочный комплекс и вертолетная площадка. Только в период с 2013 по 2015 год компания инвестировала в собственные объекты более 1 млрд фунтов. Сейчас Harrods Aviation предлагает полный спектр услуг по техническому обслуживанию самолетов от замены шасси до тяжелых форм. Сертификаты Part 145 выданы авиационными властями многих стран, включая популярные регистры острова Мэн, Арубы и Каймановых островов.



## Иностранные ВС запретили покупать

Самолеты и вертолеты из иностранных государств, за исключением стран-членов ЕАЭС, не могут приобретаться через госзакупки. Соответствующее [постановление](#) премьер-министра России Михаила Мишустина было опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации

«Установить запрет на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств (за исключением государств — членов Евразийского экономического союза), для целей осуществления закупок для государственных и муниципальных

нужд по перечню согласно приложению», — говорится в документе.

«Перечень промышленных товаров, происходящих из иностранных государств (за исключением государств — членов Евразийского экономического союза), в отношении которых устанавливается запрет на допуск для целей осуществления закупок для государственных и муниципальных нужд... Вертолеты... Самолеты и прочие летательные аппараты с массой пустого снаряженного аппарата свыше 15000 килограммов», — говорится в постановлении.



**ВОЗДУШНЫЕ  
ВОРОТА МОСКВЫ**  
VIP GATEWAY TO MOSCOW



## Щедрый жест

Люксембургский долевой оператор Jetfly выразил благодарность своим клиентам, которые пожертвовали свои летные часы для выполнения гуманитарных рейсов. Суммарно клиенты «перевели» 200 летных часов, чтобы поддержать транспортировку медицинских работников и оборудования во время пандемии COVID-19. Для выполнения рейсов компания переоборудовала свои турбовинтовые самолеты PC-12 под грузовые миссии, чтобы максимально увеличить количество перевозимых медикаментов.

«Завершив к началу апреля все наши репатриационные полеты для клиентов, мы столкнулись с большими вызовами и не смогли выполнять свою обычную работу в связи с закрытием границ. Мы связались с нашими клиентами и спросили, готовы ли они пожертвовать часть летных часов, чтобы организовать перевозку врачей, медсестер и оборудования, включая аппараты ИВЛ, защитные маски, перчатки, медицинские костюмы и гели. Мы

очень благодарны за их щедрость. Это позволило нам выделить 200 часов для бесплатных полетов в основном во Францию и Италию. Мы гордимся тем, что поддерживаем регионы, которые нуждаются в дополнительной помощи. PC-12 с его большой грузовой дверью и способностью приземляться на траве, грунте и очень коротких взлетно-посадочных полосах идеально подходит для таких задач», - комментируют в компании.

Как ранее сообщал BizavNews, в апреле текущего года Jetfly ввел в эксплуатацию пятый бизнес-джет Pilatus PC-24. Сейчас, помимо PC-24, Jetfly эксплуатирует 22 турбовинтовых PC-12NG. Компания первой в Европе вывела швейцарский бизнес-джет на чартерные направления. Jetfly решила сохранить существующую модель бизнеса и, начиная с октября 2018 года, когда первый самолет прибыл в распоряжение Jetfly, предлагает PC-24 своим клиентам в качестве « долевого » самолета.



**САМЫЙ ЛУЧШИЙ ТУРБОПРОП  
В МИРЕ СТАЛ ЕЩЕ ЛУЧШЕ –  
PC-12 NGX!**

**СТАНЬТЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ  
САМОЛЕТА PILATUS!**

**PC-24 –  
ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЖЕТ,  
КОТОРЫЙ САДИТСЯ НА ГРУНТ**

**NESTEROV**  
AVIATION

Авторизованный центр  
Pilatus в России  
[www.nesterovavia.aero](http://www.nesterovavia.aero)

## H135 сертифицирован в Канаде

Последняя версия вертолета H135 с системой авионики Helionix получила сертификат Transport Canada Civil Aviation (ТССА). По данным Airbus, новое бортовое оборудование дает операторам повышенную гибкость и безопасность полетов.

«H135 зарекомендовал себя как один из самых надежных вертолетов на рынке», - сказал Дуэйн Шарретт, президент и главный операционный директор Airbus Helicopters Canada. «Эта сертификация теперь позволяет нам поставлять H135 с новейшими технологиями нашим клиентам, давая им идеальное сочетание мощности, безопасности и маневренности».

H135 – признанный лидер в сегменте легких многоцелевых двухдвигательных вертолетов и самая популярная в мире модель для санитарной авиации. Вертолет отличается надежностью, низким уровнем шума, универсальностью и самыми низкими расходами на эксплуатацию и техническое обслуживание в своем классе. На сегодняшний день более 1350 вертолетов H135 эксплуатируются в 300 операторах, а всемирный флот H135 имеет налет более 5 млн часов.

Авионика Helionix была разработана Airbus Helicopters для обеспечения более высокого уровня безопасности полетов и расширения диапазона эксплуатационных возможностей вертолета. Комплекс оснащен 4-осевым автопилотом и инновационной приборной панелью, состоящей из двух компьютеров и до четырех электронных дисплеев. Модуль дополняют GPS, система контроля за воздушным движением Traffic Advisory System и цифровая карта, в то время как система предупреждения столкновения с наземными препятствиями и система синтезированного зрения повышают ситуационную осведомленность и снижают нагрузку на пилота.

## Airbus Racer «показал лицо»

Airbus Helicopters впервые показал «лицо» своего высокоскоростного демонстратора технологии Racer. На фото изображена передняя часть фюзеляжа.

Разработанные немецким консорциумом FastCan, три части композитно-армированной конструкции были соединены в начале апреля. Компания FastCan специально создана для программы Racer, в нее входят специализирующиеся на автомобильной технике компании KLK Motorsport и Modell und Formenbau Blasius Gerg.

Конструкция включает в себя носовой обтекатель,

а также центральную секцию и кокпит. Поскольку Racer предназначен для полетов на крейсерской скорости 220 узлов (407 км/ч), конструкция должна выдерживать более серьезные нагрузки, чем у обычного вертолета. Тем не менее, благодаря инновационным методам изготовления, передняя часть фюзеляжа примерно на 7% легче оригинальной проектной спецификации.

Окончательная сборка вертолета, разработанного в рамках программы Европейского Союза Clean Sky 2, состоится в этом году, а первый полет намечен на четвертый квартал 2021 года.



## JetSuite подала заявку по Главе 11

На прошлой неделе, во вторник, подразделение JetSuite по эксплуатации воздушных судов, Superior Air Charter, подало в суд по банкротству штата Делавэр, США, заявку на реорганизацию по Главе 11. Это произошло через полторы недели после того, как JetSuite объявила, что она временно прекращает свою деятельность и уволит персонал из-за снижения спроса на чартеры, вызванного пандемией COVID-19.

Примечательно, что заявка не включает авиационную холдинговую компанию JetSuite Aircraft Holdings и регулярного авиаперевозчика JetSuiteX (сейчас работающий под брендом JSX). Согласно информации, размещенной на сайте JSX, компания по-прежнему выполняет региональные авиарейсы между городами.

Согласно заявлению о банкротстве, компания задолжала сотням кредиторов в общей сложности от \$50 до \$100 млн, а оцениваемые активы составляют всего от \$1 до \$10 млн. Она должна около \$9,7 млн 30-ти крупнейшим кредиторам, все из которых, кроме двух, являются клиентами SuiteKey – по сути, чартерными клиентами, внесшим предоплату.

Главный кредитор – Netflix, клиент SuiteKey, которому компания должна около \$931 тысяч. Jet Support Services Inc. и Textron Aviation, кредитовавшие компанию на \$658 тыс. и \$260 тыс. соответственно, – единственные клиенты в списке, не имеющие чартерной учетной записи.

## AirVenture отменен

Ассоциация экспериментальной авиации (ЕАА), являющаяся организатором выставки AirVenture, объявила о том, что ежегодный слет, проводимый в Ошкоше, штат Висконсин, и собирающий сотни тысяч посетителей из примерно 90 стран, отменен на фоне сохраняющейся неопределенности вокруг пандемии COVID-19. По словам представителей организации, ЕАА продлит ранее проданные входные билеты в 2020 году и зарезервирует места в лагере на 2021 год или предоставит возмещение, добавив, что в течение следующих нескольких недель свяжется со всеми участниками.

«Нет возможности описать разочарование, которое я испытываю к каждому, кто считает AirVenture ежегодным воссоединением авиационной семьи», – заявил председатель и главный исполнительный директор ЕАА Джек Пелтон о решении отменить 68-е мероприятие, которое должно было состояться с 20 по 26 июля. «В течение последних шести недель мы рассматривали каждую возможность, как ЕАА может провести AirVenture в этом году, потому что это важное воссоединение для всего авиационного сообщества».

По словам Пелтона, Висконсин останется под карантином, по крайней мере, до 26 мая, что лишает возможности начать наземную подготовку, которая должна была начаться в этом месяце. Кроме того, поскольку даты отмены карантина остаются плавающими, возможность проведения массовых собраний в июле также не может быть подтверждена.

«В конечном счете, сохранение здоровья и безопасности всех, кто примет участие, – и всех руководящих принципов между штатами и странами, из которых прибывают наши участники – наряду с массивными обязательствами, необходимыми сейчас для мероприятия, отвечающего высоким стандартам ЕАА, сделали отмену единственным вариантом в этом году», – сказал он.

ЕАА начала готовиться к мероприятию 2021 года, которое запланировано на 26 июля – 1 августа.

Данное решение соответствует многим другим мероприятиям, запланированным на это лето, включая Международное авиашоу в Фарнборо, которое также должно было состояться в июле.



## Не успели – компенсировали

Американский провайдер ТОиР Elliott Aviation завершил установку 50-й системы Garmin G5000 на самолетах Beechjet 400A/Hawker 400XP и Citation Excel/XLS. Также в копилку компании 350 установок систем Garmin G1000 NXi на турбовинтовые самолеты Beechcraft King Air. Провайдер гарантирует установку G5000 за четыре недели (срок для G1000 NXi – три недели). Для привлечения клиентов компания обязуется выплачивать по \$3000 в день, если сроки будут сорваны. Максимальная сумма компенсации составляет \$15000.

«Спрос на комплект бортового оборудования Garmin G5000 (вместо Honeywell Primus 1000, прим.ред.) на Citation Excel и XLS очень велик, и все данные показывают, что эта программа стала огромным успехом», - комментирует вице-президент Elliott Aviation Марк Уилкен.

Напомним, что в июле 2019 года Garmin, мировой лидер в области спутниковой навигации, навигаторов и авионики, закончил сертификационные работы по установке системы Garmin G5000 на самолеты Citation Excel и Citation XLS. Garmin G5000 сочетает в себе двойную мультифункциональную сенсорную систему управления (FMS), сенсорный экран управления системами самолета и мульти-дисплей кабины. Эти широкоэкранные сенсорные дисплеи могут дать пилотам больше полезной информации, такой как мировая погода, технология синтетического видения компании Garmin (SVT), электронные карты и многое другое. G5000 имеет экран высокого разрешения WXGA, с диагональю 12 или 14 дюймов, на который выводятся основные полетные данные (PFD) и многофункциональные дисплеи (MFD). G5000 является масштабируемой, производители самолетов могут сделать свой выбор по комбинации дисплеев.

## Sino Jet стал самым крупным оператором Азии по количеству джетов

Китайский оператор стал лидером в Азии по количеству деловых самолетов в парке, следует из отчета Asian Sky Group. Согласно данным агентства, Sino Jet эксплуатирует 45 самолетов. Оператор второй год подряд лидирует в отрасли по темпам роста и является единственным оператором в регионе, демонстрирующим такую динамику. Вторую строчку в рейтинге занимает TAG Aviation (44 самолета), далее идут Deer Jet (41 джет), Jet Aviation (32) и BAA (31). Замыкает символическую двадцатку Phenix Jet (9).

«В 2019-20 годах мы получили новые самолеты и клиентов по управлению ВС по всему региону, и спрос на чартер был чрезвычайно высок. Проблемы, связанные с COVID-19, сейчас ощущаются во всей отрасли деловой авиации. Тем не менее, рост все еще может быть достигнут, если все мы запасаемся

терпением и будем открывать для себя новые возможности в бизнесе. Мы наняли специалистов из банковского, технологического и маркетингового секторов, и внимательно изучаем различные передовые практики, чтобы в будущем применить их в нашей работе», - комментируют в компании.

Базирующийся в Гонконге и с офисами по всему Китаю (Макао, Шэньчжэнь, Чжухай, Гуанчжоу, Шанхай, Чэнду, Сямынь и Ханчжоу), Sino Jet эксплуатирует различные типы воздушных судов.

Парк компании на 70% состоит из бизнес-джетов повышенной дальности, включая Boeing Business Jet (BBJ) и Gulfstream G650. 42% самолетов зарегистрированы в Китае, остальные 58% – в различных международных регистрах (США, Бермуды, Каймановы острова, остров Мэн и Аруба).



## Bombardier поставил в первом квартале 31 бизнес-джет

Компания Bombardier подвела итоги работы в первом квартале. Согласно данным производителя, за первые три месяца текущего года клиенты получили 31 бизнес-джет, в том числе шесть Global 7500, что на два самолета больше, чем за аналогичный период прошлого года. Поставки распределились следующим образом: три Learjet и 14 Global (в том числе семейства 5000/5500 и 6000/6500) и 14 Challenger.

Как отмечают в компании, увеличение поставок Global 7500 помогло увеличить общий доход Bombardier в первом квартале на 5% до \$3,7 млрд. Однако компания отмечает снижение количества заказов, которое началось в марте, на фоне пандемии COVID-19. Тем не менее, недавно назначенный президент и главный исполнительный директор Bombardier Inc. Эрик Мартел не дал прогноза на оставшуюся часть года, но он ожидает, что во втором квартале будет отмечена минимальная отметка по поставкам, прежде чем показатели немного пойдут вверх. Во втором квартале компания ожидает сокращения производства, поставок и, следовательно, выручки почти вдвое, добавил старший вице-президент и финансовый директор Джон Ди Берт.

Указывая на оценки аналитиков о сокращении поставок бизнес-джетов в этом году на 30-35%, Мартел ожидает, что Bombardier окажется в этом диапазоне, но все зависит от того, когда будут сняты ограничения. По его словам, в конце первого квартала были перенесены несколько поставок самолетов клиентам, а в марте продажи замедлились, особенно в сегментах легких и средних бизнес-джетов.

Отвечая на вопрос о различиях между нынешним кризисом и обвалом рынка десять лет назад, Мартел сказал, что компания не заметила «такого же наплыва отмен». Кроме того, в то время как панде-

мия особенно затронула сегменты легких и средних бизнес-джетов, линейка Bombardier теперь в большей степени сосредоточена на сегменте больших самолетов. Однако поставки семейства Global по-прежнему тормозятся из-за сбоев в производстве, связанных с COVID-19.

Компания приостановила производство в конце марта и в настоящее время медленно открывает свои объекты. Мартел указывает на необходимость подготовить объекты с учетом новых строгих мер по охране труда и технике безопасности, отозвать тысячи уволенных сотрудников, восстановить цепочки поставок и перезапустить линии. «Мы ожидаем, что этот процесс завершим во втором квартале», - сказал он.

Напомним, что в 2019 году канадский авиапроизво-

дитель Bombardier передал заказчикам 142 бизнес-джета. В середине прошлого года Bombardier планировал поставить 175-180 джетов, затем этот прогноз был скорректирован до 150-155 машин. За весь год канадский производитель сумел передать заказчикам лишь 11 флагманов Global 7500 вместо прогнозируемых 15-20 машин. В целом же компания смогла увеличить количество поставленных самолетов с 137 в 2018 до 142 в 2019 году, что является оптимистическим сигналом.

В марте текущего года Bombardier приостановил работу, включая производство самолетов, в большинстве сфер своей деятельности в Канаде в качестве поддержки поручений правительств Квебека и Онтарио по замедлению распространения пандемии COVID-19.



## TBM и Kodiak чувствует себя весьма комфортно

Компания Daher на этой неделе поставила частному заказчику из Калифорнии первый TBM 940 2020 модельного года, а в начале июля рассчитывает получить американскую сертификацию на новую систему HomeSafe. Сделанная на основе системы Garmin Autoland, доступная в составе интегрированной летной палубы G3000, HomeSafe обобщает информацию о погоде, трафике и местности для выбора оптимального аэропорта для посадки, учитывая такие условия, как запас топлива, дальность полета и длина взлетно-посадочной полосы, об этом сообщил пресс-секретарь компании Николас Шабберт во время вебинара, организованного для журналистов.

Он добавил, что сеть сервисных центров Daher для TBM и Kodiak не прекращала работать во время кризиса COVID-19, но производство TBM замедлилось из-за мер по социальному дистанцированию, принятых на производственной линии в Тарбе, Франция.

Первый TBM 940 покинул завод компании в понедельник и теперь находится в Калифорнии, где вскоре будет передан покупателю. В настоящее время TBM 940 2020 модельного года выпускаются с HomeSafe в стандартной комплектации, однако система не будет активирована до тех пор, пока не получит одновременную сертификацию EASA и FAA. На TBM 940, построенные в прошлом году, может быть установлена HomeSafe, стоимость которой составляет \$85000.

По словам Шабберта, Daher не заметил какого-либо снижения спроса на TBM во время кризиса COVID-19, но компания, скорее всего, не выполнит свой прогнозируемый план поставок на 2020 год в 50 самолетов TBM из-за более медленного темпа производства и потенциальной возможности проблем в цепочке поставок. Тем не менее, он надеется, что к концу года

компания выполнит запланированные 15 поставок Kodiak 100.

Что касается обслуживания, то во время пандемии полностью функционируют 74 сервисных центра Daher TBM и Kodiak по всему миру. По словам директора по обслуживанию Kodiak Дэвида Шука, в сервисных центрах наблюдается рост активности запросов, поскольку операторы и владельцы используют время простоя для решения отложенного технического обслуживания и/или модернизации самолетов.

Напомним, что в феврале текущего года Daher представила широкой публике TBM 940 2020 модельного года. Главным «фишкой» нового турбопропа стала

вышеупомянутая система HomeSafe. Основные же изменения были внесены в пассажирский салон. Для комфорта пассажиров Daher предложил шесть цветовых решений для обивки сидений и боковых панелей, больше деревянной фурнитуры и три новых цвета напольного ковра. Теперь для обивки салона используются высококачественная кожа. Новыми удобствами, разработанными для пилота, являются дополнительный боковой подстаканник и держатель планшетного устройства, расположенный сбоку от центральной консоли. В качестве дополнительной опции предусмотрен шкаф для хранения, правда придется пожертвовать левым сиденьем. Шкаф предусмотрен для места ручной клади, и доступен с двумя разъемами USB и универсальной вилкой питания 115 вольт.



## Textron Aviation: поставки, выручка и прибыль резко сократились

Компания Textron Aviation отчиталась о производственных и финансовых показателях за первый квартал текущего года. На фоне глобального кризиса, поставки, выручка и прибыль резко сократились.

Производитель самолетов Beechcraft и Cessna поставил 23 бизнес-джета Citation и 16 турбовинтовых самолетов King Air по сравнению с 44 реактивными самолетами и 44 турбовинтовыми в том же квартале



прошлого года. Это привело к сокращению выручки на \$262 млн, до \$872 млн, и еще более резкому падению прибыли на \$100 млн, до \$3 млн. На финансовые результаты Textron Aviation частично повлияли расходы в размере \$12 млн из-за временной остановки предприятий и отпуска сотрудников, которое первоначально планировалось на четыре недели, но в результате пандемии было продлено еще на два месяца.

Скотт Доннелли, президент и генеральный директор материнской компании Textron Inc., отчасти связывает производственные результаты с «пересмотренным прогнозом спроса» со стороны долевого оператора NetJets. «Они все еще принимают довольно мало бизнес-джетов в этом году, это касается моделей Latitude и Longitude. Они (NetJets) говорят нам – пока мы не увидим, что продажи возобновятся, мы по-прежнему будем корректировать свой график поставок». Пандемия также затронула поставки, которые должны были быть осуществлены клиентам в этом квартале, но из-за строжайших ограничений это выполнить не удалось.

Заглядывая в будущее, Доннелли сказал, что по-прежнему существует большая неопределенность в отношении спроса на оставшуюся часть года, поскольку Textron Aviation не может «заставить своих продавцов общаться с клиентами». «У нас просто нет четкого представления о том, сколько самолетов будет востребовано в этом году. Мы всегда оцениваем спрос, основываясь на диалоге продавец-клиент. И у нас в настоящий момент этого диалога нет. Сейчас мы взяли паузу, нам нужно выиграть время, чтобы экономика начала набирать обороты. Только после этого мы сможем спрогнозировать какое количество самолетов мы сможем произвести в этом году».

## ЕВАА призывает к диалогу

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) настоятельно призывает европейских политиков и регуляторов тесно сотрудничать при выработке правил безопасного возобновления воздушных перевозок, поскольку сегмент деловой авиации находится «на переднем крае пандемии и будет способствовать формированию Европейского экономического и социального восстановления», - говорится в открытом письме ассоциации.

В настоящее время Европейская комиссия разрабатывает свод правил для безопасного возобновления воздушных перевозок в контексте кризиса COVID-19. По словам европейского комиссара по транспорту г-жи Адины-Иоаны Вэлеан, эти руководящие и защитные меры должны быть опубликованы в середине мая 2020 года. Предлагаемые правила должны обеспечить безопасное, своевременное и работоспособное возвращение к нормальной работе всех пользователей воздушного пространства в Европе.

Комментируя открытое письмо, генеральный секретарь ЕВАА Атхар Хусейн Хан отметил: «Безопасность наших пассажиров и экипажей всегда была и будет главным приоритетом в нашем секторе. В нашем письме излагаются все меры, которые уже были приняты операторами деловой авиации для обеспечения их безопасности до и во время пандемии».

В своем открытом письме ЕВАА призывает политиков и регуляторов в институтах ЕС, государствах-членах ЕС, Швейцарии и Соединенном Королевстве учитывать уникальный характер операций деловой авиации, индивидуальный подход и услуги, предлагающие высочайший уровень безопасности, даже до кризиса. В контексте пандемии COVID-19 деловая авиация может быстро внедрить дополнительные меры в области общественного здравоохранения.

«Работа с экспертами в области деловой авиации и рассмотрение существующих в настоящее время технических руководящих принципов необходимо для определения любых будущих правил безопасного возобновления воздушных перевозок. Детальные технические рекомендации по деловой авиации должны разрабатываться специализированным комитетом по безопасности полетов и техническим вопросам ЕВАА, состоящим из инженеров, врачей и специалистов по безопасности в деловой авиации. Эти руководящие принципы будут доведены до сведения директивных органов и регулирующих органов до публикации правил Европейской комиссией», - комментирует Хан.

Бизнес-авиация, утверждает ЕВАА, играет жизненно важную роль в борьбе с COVID-19. Перед лицом многочисленных проблем и ограничений многие операторы в настоящее время предоставляют основ-

ные услуги общинам, борющимся с пандемией, в том числе для перевозки медицинских работников и важнейших предметов медицинского назначения. Операции бизнес-авиации являются адаптивными и высоко безопасными по своей природе.

«Деловая авиация также будет находиться на переднем крае посткризисного восстановления. Когда семьи хотят воссоединиться, когда компании снова нуждаются в перевозках рабочих, когда правительства хотят продолжить свои усилия по репатриации граждан, операторы деловой авиации смогут помочь быстро и безопасно», - резюмирует Хан.

По мнению ЕВАА, операторы бизнес-авиации могут предложить конкретные меры и гарантии в посткризисный период, и после снятия ограничений на полеты, станут локомотивом восстановления рынка авиаперевозок.



## Air Service Basel запускает программу поддержки клиентов

Провайдер по обслуживанию рейсов деловой авиации Air Service Basel запускает новую программу поддержки клиентов «555». Как комментируют в компании, пакет включает в себя ряд скидок и дополнительные преимущества для операторов и пассажиров. Почему «555»? Операторы могут выполнить пять рейсов в течение пяти дней, при этом сбор за пятый рейс (хендлинг и паркинг) отменен. Пакет «555» доступен до 30 июня 2020 года.

Также пакет включает в себя:

- Поддержку экипажей и доступ к залу ожидания
- Быстрая заправка топливом на перроне
- Отсутствие слотирования – гибкое планирование полета
- Бронирование трансфера
- Часы работы с 06:00 до 22:00 (возможно продление по запросу)

«FBO с полным спектром услуг, расположенный в аэропорту EuroAirport в Базеле, Швейцария, продолжает функционировать, несмотря на ограничения на границе, и поддерживает наивысший уровень санитарно-гигиенических мер для своих клиентов и сотрудников. Дополнительные преимущества выбора Air Service Basel включают ангар площадью 4500 кв.м., предназначенный для краткосрочной и долгосрочной парковки самолетов, а также современный MRO центр доступный в любой момент. Мы все сталкиваемся с непредсказуемыми проблемами, поэтому сейчас самое время собраться вместе, чтобы вывести нашу отрасль из кризиса. Наше преимущество небольшой и гибкой рабочей силы позволили нам поддерживать владельцев и операторов воздушных судов в период пандемии, и мы продолжаем делать все возможное, чтобы обеспечить бесперебойную работу в будущем», - комментирует Клаудио Лазаньи, генеральный директор Air Service Basel.

Air Service Basel работает на рынке бизнес-авиации с 1967 года. В настоящее время компания владеет собственным FBO в аэропорту Базеля и оказывает услуги по техническому обслуживанию деловых самолетов. Так, в частности, компания имеет сертификат FAA на работу в качестве станции технического обслуживания и ремонта бизнес-джетов Hawker от 700 до 1000 серий, Bombardier семейства Learjet и Cessna Citation 525/550/560. Компания также создала мобильную группу сертифицированных техников по авионике для проведения периодической проверки бортового оборудования (FAR тесты) для клиентов во всей Европе. Кроме этого, Air Service Basel сертифицирован EASA (Европейское агентство авиационной безопасности), как организация по техническому обслуживанию Part145, а также Bermuda DCA для различных типов воздушных судов и их авионики, приборов и электрооборудования.



## Honda Aircraft возобновила производство

Honda Aircraft с 4 мая возобновила работу производственной линии по сборке бизнес-джетов HondaJet на заводе в Гринсборо. На первоначальном этапе сборка новых самолетов будет производиться с более низкой скоростью, но после восстановления спроса, производство выйдет на докризисный уровень.

Хотя в апреле Honda Aircraft отправила сотрудников в отпуск и закрыла производственную линию, президент и генеральный директор Мичимаса Фуджино с оптимизмом смотрит на роль легких самолетов, которые, по его мнению, станут ключевым игроком в восстановлении отрасли деловой авиации. «Сейчас мы оцениваем, как будет развиваться рынок в ближайшие несколько лет. Сейчас наша оценка – вероятно мы увидим снижение рынка в этом году и, возможно, в следующем году».

Между тем, интересна картина использования владельцами и операторами HondaJet. По словам Фуджино, в марте HondaJet и другие легкие самолеты значительно увеличили налет. В апреле показатель заметно снизился. «Это очень динамично, есть признаки того, что деловые путешественники все чаще выбирают небольшие джеты для своих полетов, ведь срочные дела никто не отменял. Используя частную авиацию клиенты избегают повышенного риска заразиться COVID-19. Мы видим, что, например, бизнесмены все чаще проявляют интерес к перелетам на легких самолетах, чтобы закрыть свои сделки, и сразу же вернуться обратно. Безусловно, есть некоторые положительные признаки, но в целом экономика падает. Это очень неоднозначная ситуация, и поэтому мы внимательно следим за ней и за тем, как меняется рынок», - комментирует Фуджино.

Одной из ключевых тенденций последнего времени стало более значительное сокращение количе-

ства международных рейсов деловой авиации из-за многочисленных ограничений, введенных странами для предотвращения распространения коронавируса.

Еще один негативный фактор для Honda Aircraft и других производителей – ограничения на поездки напрямую влияют на доставку самолетов клиентам. Как комментирует Фуджино, компания была вынуждена задержать поставки за рубеж, прежде всего, в Китай. Другая проблема заключается в том, что пилоты, которые перегоняют воздушные суда, сталкиваются с серьезными карантинными мерами, и, есть определенный шанс остаться в стране прибытия на неопределенный срок, что в принципе недопустимо.

«Мы почти ежедневно общаемся с нашим китайским дилером, и, похоже, ситуация в Китае значительно

улучшилась. Многие ограничения уже сняты. Надеемся на то, что скоро и другие страны станут более безопасны».

А пока полеты существенно ограничены клиенты компании активно используют вынужденную паузу, например, для модернизации самолетов или планового обслуживания, а также для летной подготовки. Центр обслуживания клиентов в Гринсборо остается открытым и работает «как обычно», но «с соблюдением мер предосторожности». По словам Фуджино, учебный центр FlightSafety HondaJet в Гринсборо также остается открытым, но с рядом ограничений.

Также [продолжается](#) строительство нового завода Honda Aircraft в кампусе Гринсборо, открытие которого запланировано на сентябрь.



## ABS Jets стал первым оператором Falcon 7X в Чехии

Чешский оператор ABS Jets стал первым в стране эксплуатантом самолета Dassault Falcon 7X. На этой неделе 14-местный бизнес-джет, несмотря на жесткие ограничения, связанные с пандемией COVID-19, выполнил перелет из Дубай по специальным разрешениям и был встречен в пражском аэропорту имени Вацлава Гавела торжественной водяной аркой. Dassault Falcon 7X – одиннадцатый бизнес-джет большой дальности, добавленный в коммерческий парк ABS Jets и второй за последние три недели.

Директор по наземным операциям и руководитель проекта Falcon 7X Михал Пазурек, отметил, что ABS Jets столкнулась с серьезными проблемами и ограничениями из-за COVID-19 при перегоне нового воздушного судна.

«Когда была объявлена пандемия, наш инженер САМО находился в Сингапуре, курируя процесс PPI (осмотр перед покупкой), и нас заставили срочно вернуть его, пока не ужесточились ограничения и не прекратились полеты в Юго-Восточную Азию. При поддержке чешского САА самолет был доставлен в Дубай для завершения процесса перерегистрации и организации перелетного рейса. Далее мы направили в ОАЭ специальный борт, на котором находился экипаж 7X. После получения специального разрешения от авиационных регуляторов ОАЭ наши пилоты перегнали самолет в Прагу. Процесс был сложным и долгим, и мы все рады, что самолет сейчас находится дома».

Генеральный директор ABS Jets Ян Кралик: «Для нас большая честь быть первой компанией, эксплуатирующей Dassault Falcon 7X в Чешской Республике. Я в восторге от команды, которая выполнила задачу наиболее эффективным способом. Конечно, ничего не было бы возможно без большой поддержки со

стороны местного САА. ABS Jets зарекомендовала себя как гибкая, универсальная компания, которая выполняет обещания клиентам».

В прошлом году ABS Jets отметил свое 15-летие. Компания начала свою работу в 2004 году, имея в штате лишь 30 сотрудников и два небольших самолета. Вскоре после этого ABS Jets добавил свой первый Embraer Legacy 600, а год спустя и второй. Этот шаг предвосхитил быстрый рост компании в ближайшие годы. Теперь с более чем 200 сотрудниками, большими объектами и комплексным портфелем услуг бизнес-авиации, ABS Jets быстро стала одной из ведущих компаний на центрально-европейском рынке деловой авиации. В настоящее время компания эксплуатиру-

ет одиннадцать сверхдальних бизнес-джетов, в том числе Gulfstream G650.

Компания предоставляет услуги 24/7, по всему миру. Одним из ключевых направлений деятельности в портфеле продуктов ABS Jets является MRO (ТОиР). Оператор является авторизованным сервисным центром Embraer, предлагающим поддержку AOG. Он обладает всеми необходимыми полномочиями организации EASA Part 145 и тесно сотрудничает с подразделением ABS Jets CAMO. В 2018 году компания расширила свои одобрения для оценки V1 и теперь уполномочены проводить инспекцию бороскопа двигателя и инспекций повреждения посторонних предметов в полевых условиях.



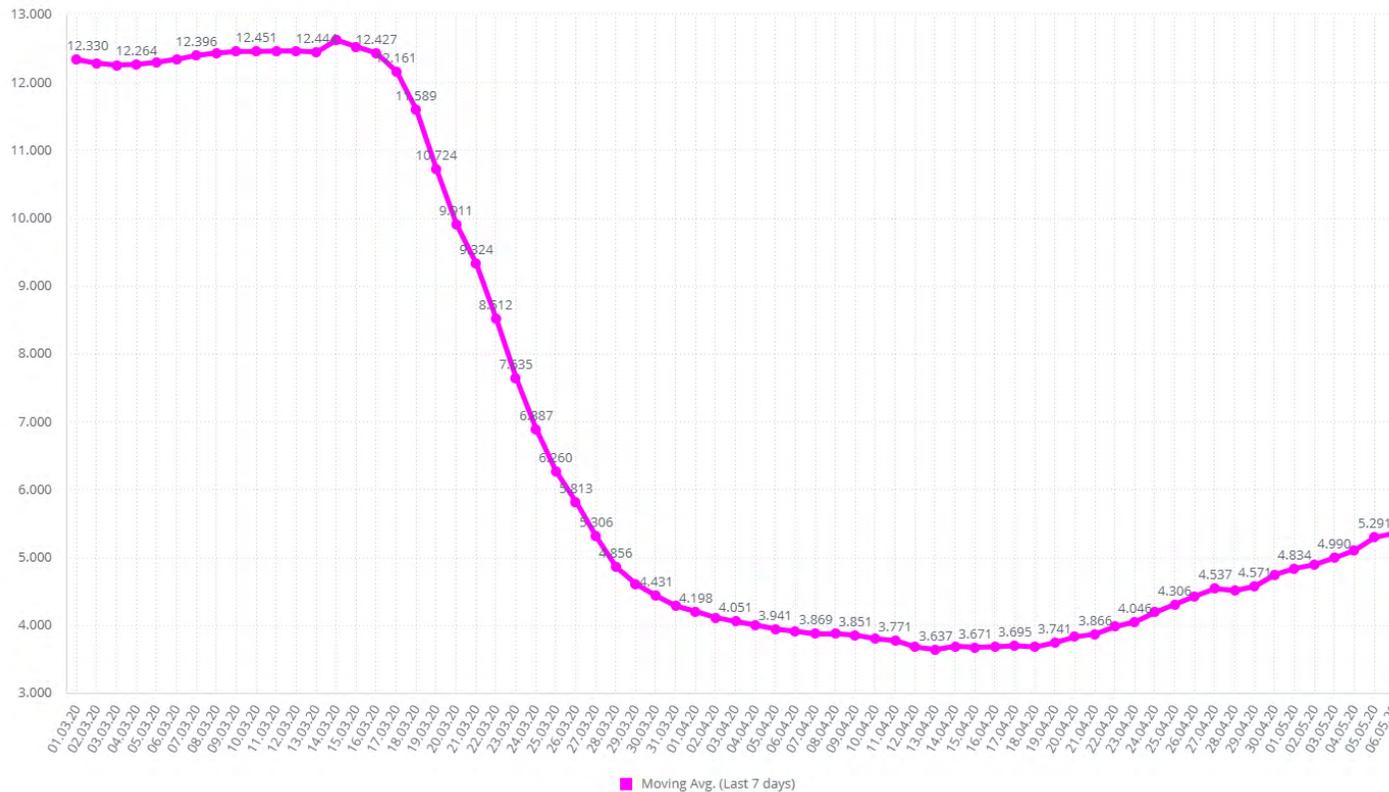
## Незначительное восстановление в США

По данным еженедельного отчета WINGX Global Market Tracker, опубликованного в этой неделе, в период с 1 апреля по 5 мая глобальная активность деловой авиации снизилась на 68%. Ключевые рынки, Северная Америка и Европа, падают на 69% и 70% соответственно, по сравнению с тем же периодом 2019 года. Азия чувствует себя немного лучше,

на 67% ниже нормы, а активность полетов в Южной Америке ниже «всего» на 64%. Полеты в/из и внутри Океании восстановились до 48% от нормы.

С середины апреля скользящая средняя активности за 7 дней неуклонно улучшалась в глобальном масштабе: с минимальной отметки в 3,6 тыс. рейсов в

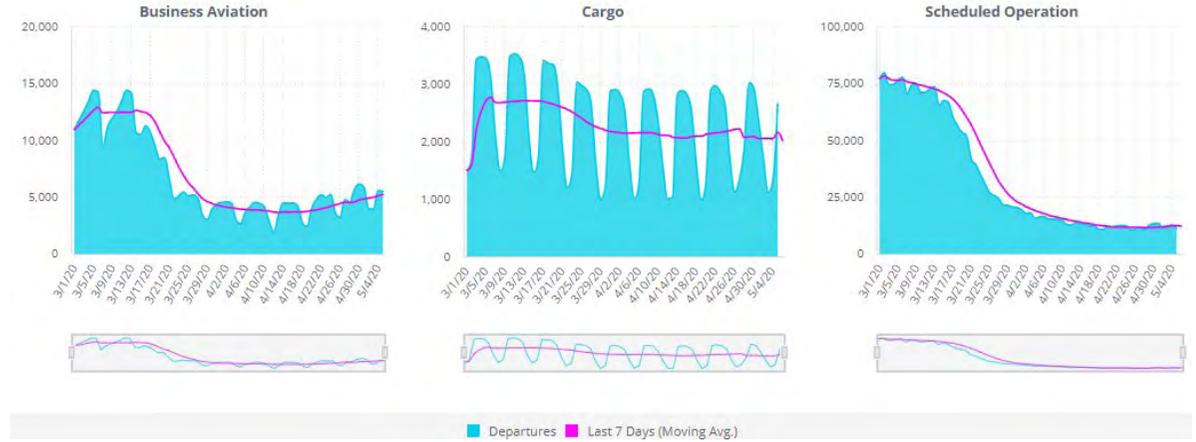
неделю в середине апреля до 5,2 тыс. рейсов в неделю в мае, что более чем на 40% улучшило ситуацию. Такое восстановление активности деловой авиации гораздо более ощутимо, чем на регулярных авиалиниях. Если в начале марта активность деловой авиации составляла около 15% от обычного уровня, то сейчас она около 33%. Северная Америка вносит наибольший вклад в восстановление деловой авиации. В Европе ситуация все еще очень депрессивна.



После США и Канады, третья по загруженности страна – Австралия, где летная активность, в основном в турбовинтовом сегменте, ниже нормы всего на 37%. Германия является самым загруженным европейским рынком, здесь полеты упали на 63%, а трафик во Франции и Великобритании (самый загруженный аэропорт в Лондоне – Биггин Хилл) намного ниже, активность упала на 75%. Трафик бизнес-авиации в Швеции за этот период снизился на 29%. Помимо рейсов между Соединенными Штатами и Канадой, почти вся активность деловой авиации сосредоточена внутри регионов.

По сегментам воздушных судов существует фундаментальное различие между дальнемагистральными самолетами с большими салонами и более легкими джетами и турбовинтовыми самолетами, причем первая категория не демонстрирует признаков восстановления на фоне очень низких уровней, в то время как легкий сегмент показывает некоторую устойчивость. Сегмент Very Light Jet имеет самый сильный тренд восстановления. В турбовинтовом сегменте Cessna Caravan, PC-12 и King Air 200 летают больше всего, примерно на 50% от нормального уровня.

Управляющий директор Ричард Кое комментирует: «Продолжающееся улучшение скользящей средней за 7 дней с середины апреля обнадеживает, даже на фоне того, что в мае тренд активности все еще ниже, как минимум, на 60% от нормы. Также очевидно, что текущий импульс трафика идет от турбовинтового рынка, с некоторым приростом активности легких бизнес-джетов, а большая часть парка крупноразмерных деловых самолетов неактивна. С учетом того, что Тромсё в Норвегии является третьим по загруженности аэропортом деловой авиации в Европе, нынешняя ситуация явно далека от нормального состояния рынка».

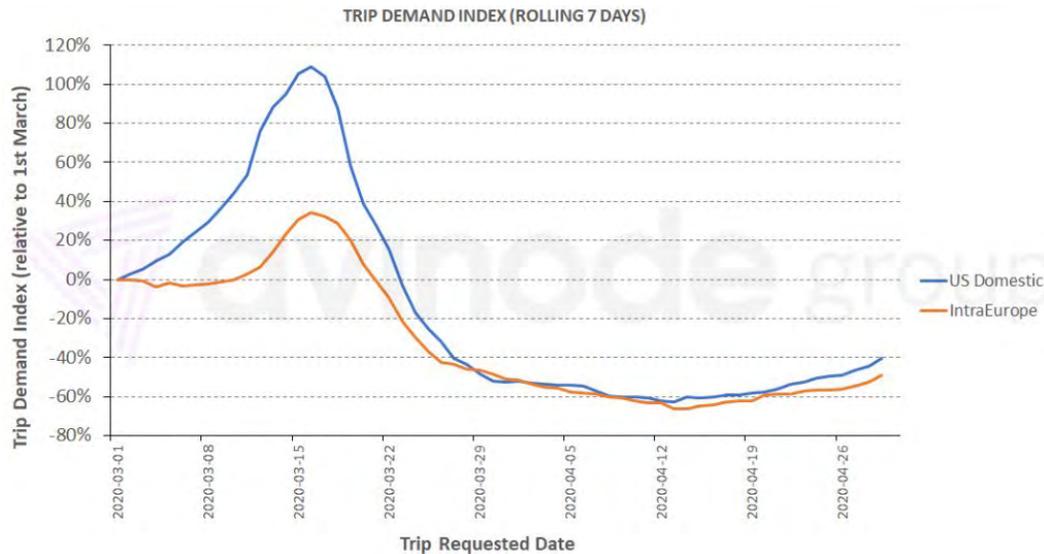


## Признаки улучшения спроса

Avinode анализирует спрос на рейсы бизнес-авиации на основе своей системы бронирования. Представленные данные показывают картину на 30 апреля.

### Индекс спроса на поездки растет

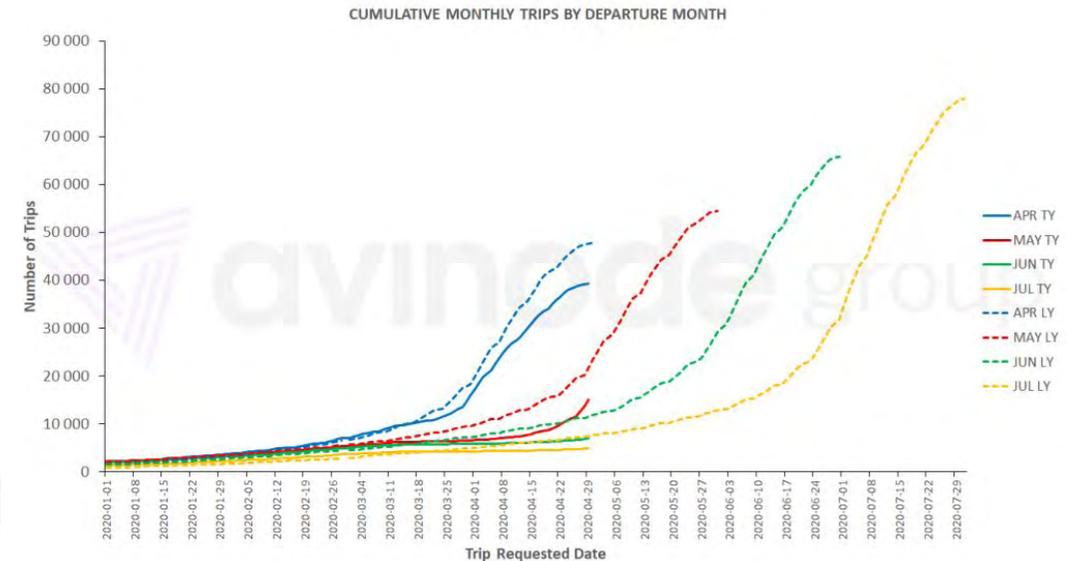
На графике показана скользящая 7-дневного индекса спроса, приведенного к 1 марта, для поездок, запрошенных через маркетплейс Avinode. Спрос на внутренние американские (синий) и европейские рейсы (красный) за последнюю неделю вырос. 29 апреля наблюдался самый большой спрос в Avinode на внутренние рейсы в США с 20 марта, а также в Европе с 19 марта. Это означает, что индекс спроса на поездки – скользящее среднее значение за 7 дней – похоже, будет расти в ближайшие дни.



### Спрос растет в мае

На графике показано общее количество рейсов в каждый месяц в соответствии с запрашиваемой датой для глобального рынка чартеров. Это позволяет понять, на рейсы в какие даты есть спрос. На прошлой неделе рейсы на май (красный)

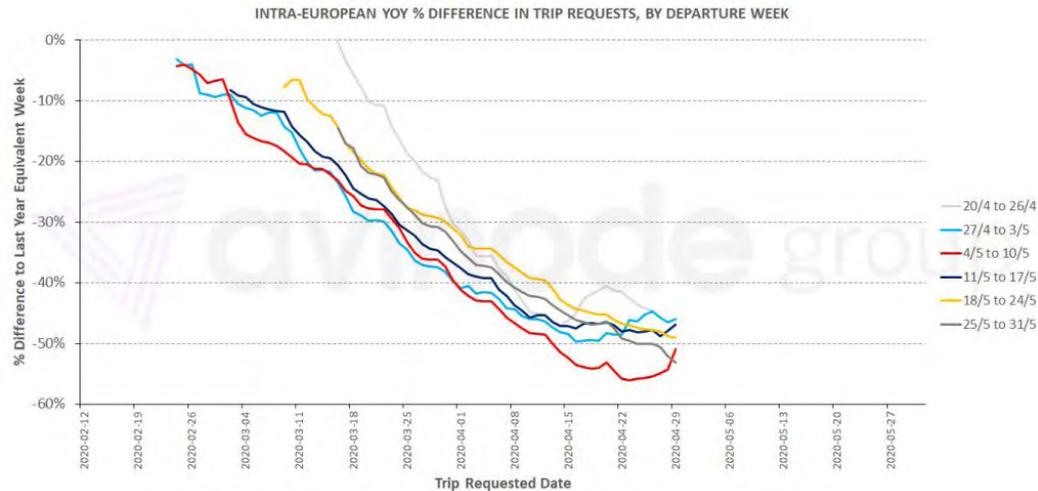
показали восстановление; теперь они на 30% ниже своего уровня в прошлом году. Июнь (зеленый) и июль (желтый) остаются относительно плоскими по сравнению с уровнем прошлого года. Спрос переходит на лето, но большинство по-прежнему сосредоточены на поездках в ближайшем будущем.



### Внутренний спрос в Европе

На приведенном ниже графике показана разница в процентах год к году в рейсах по запрошенной дате, агрегированная для каждой недели вылетов на внутриевропейских полетах. Несмотря на то, что индекс спроса по отношению к 1 марта, показанный в начале статьи, является положительным, большинство недель в будущем имеют довольно плоский уровень по сравнению с прошлым годом. Это потому, что мы обычно наблюдаем сильный сезонный рост в это время года, когда погода на континенте улучшается. Хотя ситуация со спросом улучшается, этого недостаточно, чтобы обратить вспять тенденцию по сравнению с прошлым годом.

Исключением, по-видимому, является неделя с 4 по 10 мая (красный), которая показывает рост. Португалия и Норвегия демонстрируют лучшие показатели по сравнению с прошлым годом. Существует небольшой пик спроса на 12 мая на внутренние рейсы во Франции – на следующий день после ослабления строгой изоляции. Пока план выхода не объявлен, спрос на поездки из Великобритании остается подавленным. С 1 по 20 мая он снизился на 61%, по сравнению с аналогичным циклом бронирования в прошлом году.

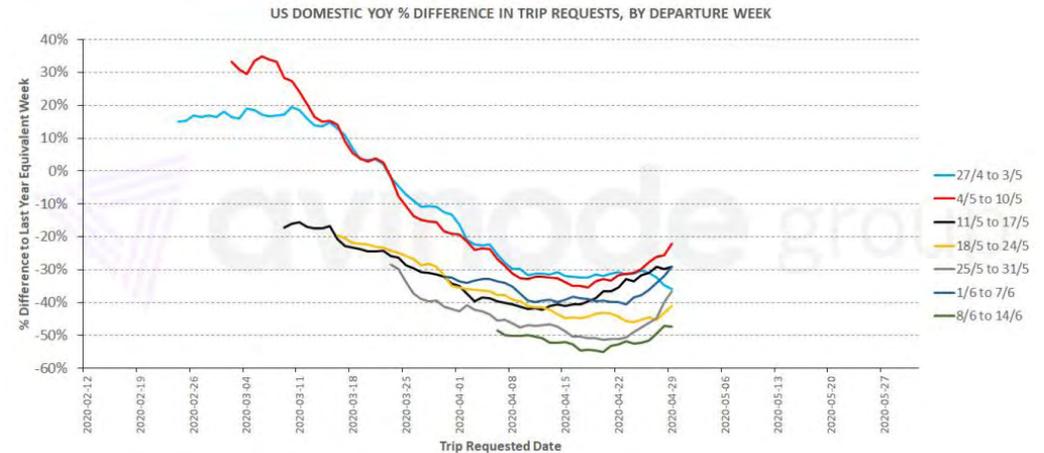


### Внутренний спрос в США

В Соединенных Штатах ситуация иная. При гораздо меньшем влиянии сезонности улучшение по сравнению с 1 марта действительно приводит к улучшению показателей по сравнению с прошлым годом. График показывает, что спрос на рейсы возвращается в мае и июне. Поскольку федеральное правительство не расширяет принципы социального дистанцирования за пределы сегодняшнего дня и все больше штатов объявляют об ослаблении, и неудовлетворенный спрос на чартеры, похоже, проявляет себя.

Как было заявлено ранее, этот спрос в мае в основном сосредоточен на поездках

из юго-восточной части США, в частности из Флориды, в северо-восточные и центральные регионы. Это указывает на то, что спрос по-прежнему обусловлен возвращением людей. До тех пор, пока спрос не восстановится и по обратным маршрутам, нельзя сказать, что в коридор Восточного побережья вернулись нормальные условия. Уровень поездок с северо-востока и запада все еще низкие. По-прежнему сохраняется тот факт, что количество рейсов внутри регионов по сравнению с прошлым годом меньше, чем между регионами.



В России изоляция продлена до 11 мая, и неудовлетворенный спрос на рейсы в эти выходные представляется маловероятным, и похоже вряд ли перерастет в полеты. На трансатлантических направлениях есть небольшой пик спроса на поездки из США в Европу в районе 15 мая. В целом в мае спрос из США в Европу выше, чем на аналогичном этапе прошлого года, но не на основные рынки Великобритании и Франции. Спрос из Европы в США снижается. По-прежнему в мае присутствует рост спроса через Avinode на поездки в/из Азии.

Спрос возвращается, но разными темпами, в разных местах и в разное время. Нормальная среда спроса пока еще далеко.

Гарри Кларк, руководитель направления аналитики в Avinode Group

## Вторичный рынок остается стабильным

Несмотря на рыночные потрясения, связанные с пандемией COVID-19, вторичный рынок к настоящему времени отличается «осшеломляющим контрастом» в сравнении с ситуацией при финансовом крахе 2007-08 годов, когда в продаже появилось множество самолетов, заявил аналитик бизнес-авиации Брайан Фоули.

Фоули, владелец Brian Foley Associates, отметил, что в годы, предшествовавшие прошлому краху рынка как правило продавалось от 10% до 12% от эксплуатируемого флота. Но как только рынок рухнул, эта доля быстро увеличилась до 18%, что означало, что почти каждый пятый из всех бизнес-джетов в мире имел на своем лобовом стекле подпись «продается».

Теперь, спустя десятилетие, владельцы в основном все еще держатся за свои самолеты, несмотря на непредсказуемые фондовые рынки, сообщил он, ссылаясь на данные Amstat о том, что показатель выставленных на продажу самолетов увеличился до 10,3% по сравнению с 9,8% в довирусное время.

Фоули предположил несколько причин для этого расхождения, в том числе то, что крах 2007/2008 года выявил хрупкость финансовой системы, подкрепленную продажами людям, которые не были финансово надежными. Это усугубилось проблемой общественного восприятия, которая усилилась из-за того, что руководители автопроизводителей летели в Вашингтон попросить о помощи на своих

корпоративных самолетах. «Добавьте к этому экономику, которая уже шла по нисходящей траектории, и владельцы больше не могли позволить себе или оправдывать владение корпоративным самолетом», - сказал он.

На этот раз все заметно отличается, сказал он, добавив, что экономика была сильной до пандемии, стандарты кредитования стали более строгими, а фондовый рынок не находился в непрерывном свободном падении. Важно отметить, что сейчас не существует такого же страха перед банковским крахом.

«Это дало владельцам мужество оставаться в стороне и смотреть дальше нынешней ситуации, по-видимому, в более светлое финансовое будущее, по крайней мере, пока», - сказал он. Кроме того, те, кто может позволить себе летать на частном самолете, будут продолжать летать, особенно учитывая неопределенность, связанную с пандемией.

«По этой причине предполагается, что отрасль деловой авиации будет восстанавливаться быстрее, чем регулярные авиакомпании, поскольку те, кто путешествует на частных самолетах, быстрее начнут чувствовать себя безопаснее, поднимаясь в небо», - сказал он. «Те, кто владеет самолетами, теперь имеют возможность путешествовать в пресловутом «скафандре», менее подверженным воздушным гадостям, которые будут терпеть обычные авиапассажиры в обозримом будущем».

Сказав это, Фоули не ожидает всплеска продаж бизнес-джетов, предполагая, что чартерные и другие модели, не относящиеся к собственности, начнут расти в первую очередь. И новые клиенты бизнес-авиации могут остаться в запасе отрасли, а не возвращаться к путешествиям регулярными авиакомпаниями.



## Слияния и поглощения на фоне COVID-19

Активы Embraer в коммерческой и деловой авиации могут когда-нибудь вернуться на рынок, будущее Bombardier как производителя, ориентированного на бизнес-авиацию, остается предметом споров, а генеральный директор Boeing размышляет о партнерстве с Mitsubishi.

Апрель был знаменательным месяцем для того, чтобы увидеть возможности слияния и поглощения (M&A) в сфере производства воздушных судов деловой авиации.

После того, как 25 апреля Boeing отказался от приобретения большей части подразделения коммерческих самолетов Embraer, в деловых и промышленных кругах вспыхнули спекуляции о том, что может произойти дальше в бизнес-авиации. Наблюдатели давно предполагали, что среди ведущих производителей должна произойти консолидация. После COVID-19 перспективы движений во всей аэрокосмической, авиационной и оборонной сферах только кажутся большими, сообщают несколько источников The Weekly of Business Aviation.



Безусловно, активность M&A в настоящее время заморожена из-за влияния на воздушные перевозки новой вспышки коронавируса, заявили в последние недели некоторые организаторы сделок. Более того, обращается внимание на то, какие еще сделки могут стать жертвами из-за коронавируса. Аналитик Кэмерон Дёрксен из National Bank of Canada Financial Markets отмечает, что продажа Bombardier своей программы CRJ японской Mitsubishi пока еще не закрыта. Аналитики Jefferies Шейла Кахьяоглу и Грег Конрад считают заявки производителя авиационных конструкций Spirit AeroSystems на коммерческие активы Bombardier и производителя деталей для самолетов Asco уязвимыми.

До пандемии все эти сделки должны были быть закрыты в этом году – фактически, приобретение Asco должно было завершиться в прошлом году до того, как кибератака нарушила его работу. Spirit недавно получил \$1,2 млрд, якобы частично для оплаты этих сделок. Но с появлением коронавируса, перевернувшего перспективы рынка основных клиентов Boeing, судьба Spirit также изменилась.

Разрыв сделки Embraer - Boeing стал землетрясением пейзаже деловой авиации. 1 мая исполнительный директор подразделения коммерческой авиации Embraer Джон Слаттери заявил The Weekly of Business Aviation, что его подразделение, которое было полностью отделено от остальной части бизнеса Embraer и военного подразделения для присоединения к Boeing, в ближайшем будущем останется частью «единого Embraer». Но он признал, что может появиться интерес извне. «Embraer ни с кем не связывался», - сказал Слаттери. «Сейчас не время для этого. Но знаете, я не могу запретить входящие звонки».

Слэттери сказал, что другие так называемые стратегические компании, или конкурирующие производители самолетов, в настоящее время не могут претендовать на Embraer или чьи-либо активы. Организаторы сделок и консультанты соглашаются, что проблемы ликвидности поставили каждого производителя в режим экономии денежных средств.

«Это все равно, что спрашивать кого-то посреди торнадо, в каком направлении он движется», - говорит Грег Ван Берен, управляющий директор Houlihan Lokey. «На самом деле нет новых кредитов для такой стратегической деятельности, как приобретение. Они в основном используются для пополнения баланса и определения того, как долго это будет продолжаться».

Тем не менее, частные инвесторы во всем мире сидят на мешках денег и их эквивалентов, готовые к работе в сфере слияний и поглощений. Аналитик Кэмерон Дёрксен ранее предполагал, что покупатель или консорциум частных инвесторов может в конечном итоге сыграть на Bombardier, как только другие продажи завершатся. Идея не является надуманной, несмотря на то что Bombardier является промышленной жемчужиной Канады. В последние годы после принятия определенных условий, включая сохранение рабочих мест и отсутствие передела, правительства там и в Великобритании разрешили частным инвесторам владение ключевыми компаниями военного и аэрокосмического сегмента, таких как MDA или GKN.

Между тем, генеральный директор и президент Boeing Дэвид Кэлхун 29 апреля выразил готовность изучить потенциальную совместную работу с «невероятно компетентным» создателем Spacejet – Mitsubishi. «Я открыт для любого серьезного партнерства», - сказал он журналистам после объявления результатов работы в первом квартале. «Мы будем постоянно поддерживать такие партнерские отношения. Я не боюсь их. Мне нравится, как это влияет на глобализацию нашей компании».

В ближайшие недели может появиться больше информации от любой из этих компаний, так как сейчас время квартальных отчетов.



## Самолет недели

Оператор: **Going Up Llc**

Тип: **Cessna Citation X**

Год выпуска: **2002 г.**

Место съемки: **октябрь 2019 года, Las Vegas Henderson Airport - KHND, USA - Nevada**



Фото: Дмитрий Петроченко