BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 26 (530) 4 июля 2020 г.

Забавной выдалась минувшая неделя – некий коктейль из позитивных и негативных новостей, сдобренной весьма неплохой статистикой. Но начнем по порядку. На этой неделе произошел ряд знаковых событий. Многоцелевой двухдвигательный вертолет H160 компании Airbus Helicopters получил сертификат типа от Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA). Airbus ожидает, что сертификация FAA последует незадолго до первой поставки нераскрытому американскому клиенту в конце этого года. Пожелаем удачи красивому вертолету.

Embraer выполнил первую поставку обновленной версии бизнес-джета Phenom 300E. В начале этой недели самолет отправился в распоряжение юридической компании Dunham & Jones, Attorneys at Law, P.C. Бразильский производитель презентовал новый джет стоимостью $9,65 млн в феврале текущего года. Еще зимой бразильцы обещали вывести самолет на рынок летом и, несмотря на пандемию, свое обещание сдержали.

В начале недели Gulfstream Aerospace передал заказчику юбилейный двухсотый суперсредний бизнес-джет G280. Суммарный парк всех поставленных G280 провел в воздухе 236100 часов. Первый G280 был поставлен в ноябре 2012 года компании Cummings Inc. G280 установил 75 рекордов скорости для пары городов.

А главным разочарованием недели стало решение Национальной ассоциация деловой авиации (NBAA) об отмене своей Конференции и выставки деловой авиации 2020 года (NBAA-BACE). :(

Вспышки вируса тормозят восстановление

В июне 2020 года глобальная активность деловой авиации отставала от сопоставимого периода 2019 года примерно на 30% и была более устойчива по сравнению с трафиком регулярных авиаперевозчиков, который снизился почти на 50%

стр. 22

Рейсы бизнес-джетов из Москвы выросли вдвое

Бизнес-авиация наращивает число рейсов, в том числе за границу, на фоне приостановленного регулярного и чартерного авиасообщения между Россией и другими странами

стр. 24

Какую форму примет восстановление?

Мы все хотим оставить позади коронавирус, блокировки и социальное дистанцирование. Эксперты Avinode пытаются проанализировать и спрогнозировать перспективы восстановления деловой авиации

стр. 26

Jet Sharing бывает разный

GetJet сделала невероятный скачок в развитии проекта как с точки зрения технологии, так и с точки зрения организованных рейсов. Особенно востребована услуга покресельной аренды

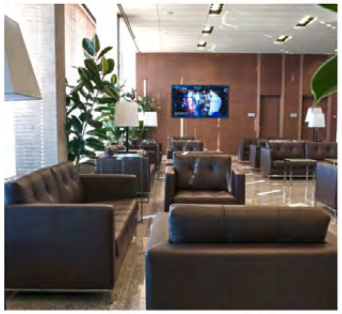
стр. 28

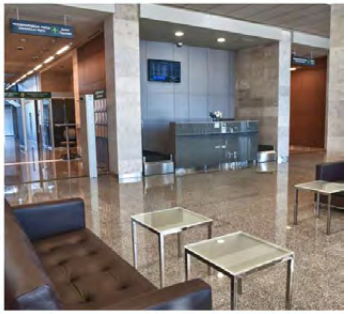
NBAA-BACE 2020 отменена

Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA) официально объявила об отмене своей Конференции и выставки деловой авиации 2020 года (NBAA-BACE), которая должна была состояться в Орландо, штат Флорида, в октябре.

«От имени Совета директоров NBAA, Консультативного совета и сотрудников ассоциации мы благодарим наших членов, участников и экспонентов за их терпение, лояльность и партнерство, когда мы проходим через эти беспрецедентные и сложные времена. Мы сразу же начнем работать с экспонентами и другими участниками для подготовке к NBAA-BACE в следующем году», - отметил Президент и генеральный директор NBAA Эд Болен. NBAA-BACE 2021 года запланирована на 12–14 октября в Лас-Вегасе.

Как отмечают в NBAA отмена основана на четких указаниях должностных лиц на всех уровнях. Например, Департамент здравоохранения Флориды недавно выпустил рекомендацию избегать участия в собраниях более чем 50 человек. Кроме того, во многих штатах, включая Флориду, действуют обременительные ограничения на поездки, а международные полеты во многие страны запрещены. Эти ограничения не только затрудняют, но и во многих случаях делают невозможным участие частных лиц и компаний в крупнейшем в мире мероприятии деловой авиации.





Тел./Факс: +7 (812) 240-0288
Моб.: +7 (964) 342-2817
SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLJPHX
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

Росавиация продлила запрет на международные полеты до 1 августа

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) разослало аэропортам телеграмму, в которой говорится о продлении запрета на въезд в Россию иностранных граждан.

«До 23:59 по местному времени 31.07.2020 действует временное ограничение на въезд в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства», — указано в телеграмме. У РБК есть копия документа, его подлинность подтвердили источник в правительстве и представитель Домодедово.

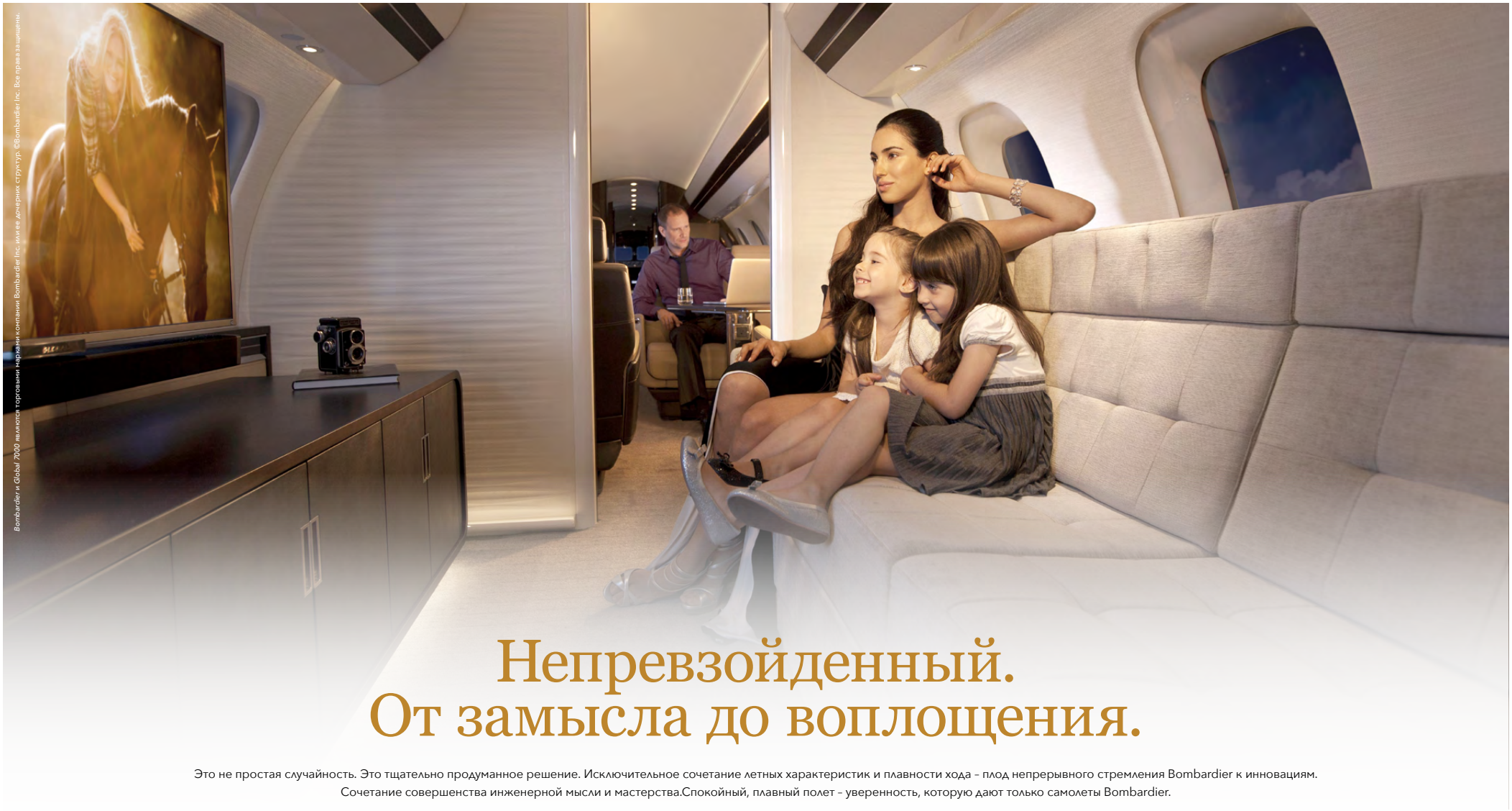
Такие телеграммы выпускаются каждый месяц после 27 марта, когда правительство приостановило международные регулярные и чартерные рейсы из-за угрозы распространения коронавирусной инфекции, пояснил источник РБК в Белом доме. Таким образом, речь идет не только об ограничении на въезд в Россию, но и на выезд в зарубежные страны. По словам собеседника РБК, если будут приняты решения об открытии международного сообщения, то будет новая телеграмма в авиакомпании и аэропорты.

В начале июня Росавиация предложила Роспотребнадзору, который регулирует снятие ограничений, связанных с коронавирусом, частично открыть международное авиасообщение 15 июля. Но пока одобрения от службы не получено, рассказывали источники РБК.

«После того как мы убедимся, что авиаперевозки внутри страны безопасны, мы будем готовы выпускать наших граждан в бескрайние просторы мирового воздушного океана. Сейчас, думаю, мы пока к этому не готовы», — заявил 26 июня министр транспорта Евгений Дитрих. Он тогда добавил, что пока что жива надежда на возобновление полетов в июле.

Когда откроются границы — не знает и министр иностранных дел Сергей Лавров. «Мы будем в режиме реального времени снабжать правительство России информацией о том, как обстоят дела за рубежом с точки зрения эпидемиологической обстановки и с точки зрения того, как они (зарубежные страны. — РБК) открываются для внешнего мира», — отметил министр в интервью Russia Today в конце июня.

Источник: РБК



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

BOMBARDIER

Bombardier и *Global 7000* являются торговыми марками компании Bombardier Inc. или ее дочерних структур. ©Bombardier Inc. Все права защищены.

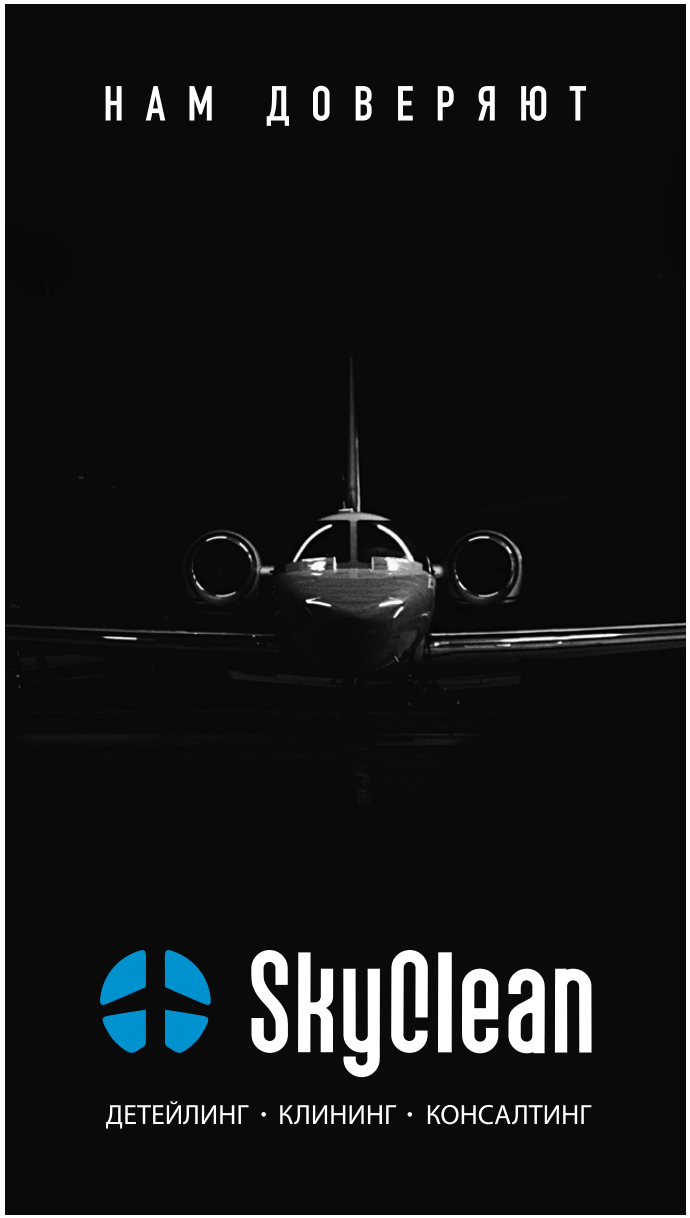
Bombardier построит суперангар в лондонском аэропорту Biggin Hill

На прошлой неделе в лондонском аэропорту Biggin Hill начались работы по строительству нового ангара сервисного центра Bombardier Business Aircraft. Площадь нового комплекса, который заменит нынешние ангары, составит 23300 кв.м. Он будет способен одновременно разместить до 14-ти флагманов Global 7500. «Реализация нового проекта осуществляется в рамках расширения европейской сети поддержки клиентов Bombardier в Biggin Hill, укрепляя позиции аэропорта как ведущего авиационного хаба», - комментирует Роберт Уолтерс, коммерческий директор аэропорта Biggin Hill.

Наряду с ангаром, комплекс также будет включать в себя мастерские по ремонту и капитальному ремонту компонентов, склад запчастей, учебные помещения, офисные помещения и 60400 кв.м. перрона и прилегающих территорий. Проект планируется завершить к середине 2022 года, и ожидается, что число занятых на объекте превысит 250 человек.

Bombardier начала техническое обслуживание в аэропорту Biggin Hill три года назад. В марте 2017 года центр получил сертификацию от Управления гражданской авиации Соединенного Королевства на обслуживание самолетов Learjet 70/75, Challenger 300/350, Challenger 600/650, Global 5000 и Global 6000, а также Global 7500. Затем, в августе 2017 года получена сертификация FAA, а в октябре 2017 года – сертификат ОАЭ. В прошлом году здесь был проведен капитальный ремонт и реконструкция внутренних помещений.

«Мы рады поддержать Bombardier, поскольку их проекты удовлетворяют растущий спрос на услуги, а строительство ангара способствует достижению нашей амбициозной цели создания 2300 рабочих мест в аэропорту к 2030 году», - сказал Уолтерс.



Из Legacy 450 в Praetor 500

Embraer Services & Support (принадлежит Embraer) завершила первую конверсию бизнес-джета Legacy 450 в Praetor 500. Работы проводились в сервисном центре Embraer Executive Jets в Международном аэропорту Брэдли в Коннектикуте, а самолет получил частный клиент из США. В рамках работ были модифицирована топливная система, усилена конструкция крыла, модернизирована авионика Collins Aerospace Pro Line Fusion и установлены новые винглеты. В результате самолет получил дальность полета в 6200 км (с четырьмя пассажирами и резервами NBAA IFR) против 5370 км ранее.

Помимо Брэдли, работы по конвертации также могут быть выполнены в принадлежащих бразильскому производителю сервисных центрах в Форт-Лодердейле (Флорида), Сорокаба (Бразилия) и Париже (Ле-Бурже). «Принадлежащие Embraer сервисные центры хорошо подготовлены к работам по конвертации и имеют необходимое количество комплектов запасных частей, а также сертифицированный персонал. Конверсия делает самолет еще более привлекательным в своем классе и ликвидным на рынке», - комментирует президент и генеральный директор Embraer Services & Support Йохан Бордайс

«Praetor 500/600 раскрывают весь потенциал своей платформы благодаря ведущему в отрасли дизайну, инжинирингу и технологиям, которые еще не были применены в бизнес-джетах, которые мы относим к среднему классу. Мы развиваем потенциал Legacy 450/500, чтобы клиенты могли в полной мере насладиться ценностью, которую предлагают эти прорывные продукты. Это означает, что, модифицировав планеры Legacy 450 и 500, инженеры смогли повысить летные характеристики, и что делает Praetor 500 и 600 более эффективными. Praetor стали «технологически продвинутыми самолетами», которые оценят многие нынешние владельцы бизнес-джетов Embraer», - говорит Дэниел Моцидловер, исполнительный вице-президент Embraer Engineering and Technology.

EmbraerExecutiveJets.com

Airbus H160 получил сертификат типа EASA

Многоцелевой двухдвигательный вертолет нового поколения Airbus Helicopters H160 получил сертификат типа от Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Компания Airbus планирует получить сертификат типа от Федерального агентства гражданской авиации США (FAA) позднее в этом году, после чего первый вертолет H160 будет передан заказчику в Америке.

«Сертификация H160 – результат нескольких лет очень серьезной работы и продуктивного сотрудничества специалистов EASA и Airbus Helicopters», – отметила директор по сертификации EASA Рейчел Дайшлер (Rachel Daeschler). «Это логичное завершение длительного этапа проектирования и испытаний, призванных обеспечить соответствие самым высоким стандартам безопасности. H160 разработан для решения широкого спектра задач, являясь при этом одним из самых тихих и экономичных в своем классе».

«Сертификат EASA, выданный H160 – важное достижение, которому предшествовали годы работы по проектированию, производству и созданию целой экосистемы поддержки с нашими поставщиками и партнерами. Я хотел бы поблагодарить всех, кто сделал этот вертолет реальностью», – сказал Бруно Эвен (Bruno Even), генеральный директор Airbus Helicopters. «Мы с нетерпением ждем, когда H160 поступит в коммерческую эксплуатацию и наглядно продемонстрирует все свои преимущества», – добавил он.

FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

Признанный
уровень качества

SAPPHIRE PEGASUS BUSINESS AVIATION AWARDS | Best FBO in Europe
STAGE2 IS-BAH

MEBAA 2020 пока еще в планах

Крупнейшая в регионе Ближнего Востока выставка MEBAA 2020, которая запланирована на 8-10 декабря в дубайском аэропорту Al Maktoum International, пока еще стоит в планах организаторов. Окончательное решение будет принято не раньше сентября, хотя шансы на ее проведения достаточно велики, считает основатель и исполнительный председатель Ассоциации деловой авиации Ближнего Востока (MEBAA) Али Альнакби.

Однако на данный момент Альнакби не может подтвердить, смогут ли принять участие в выставке большее количество иностранных гостей, путешествующих линейной авиацией из-за пределов Объединенных Арабских Эмиратов. Ссылаясь на решение Генерального Управления гражданской авиации ОАЭ по безопасности полетов 2020-01, он сказал, что регулятор снял ограничения на полеты деловой авиации из ОАЭ в разрешенные пункты назначения, но признал, что требование самоизоляции для тех, кто въезжает или возвращается в ОАЭ, действует как сдерживающий фактор для поездок.

«Любой, кто планирует путешествовать на частном или корпоративном самолете, сейчас не нуждается в одобрении Министерства иностранных дел или дипломатическом разрешении», - сказал он. «Любое лицо или компания могут путешествовать в ОАЭ или из ОАЭ, но, если вы возвращаетесь, правительство ввело процедуры, в соответствии с которыми вы должны находиться в карантине в течение 14 дней».

Конференции MEBAA в Джидде, Аммане и Каире были отложены, в то время как мероприятия, уже запланированные в Тунисе и Марракеше в 2021 году, скорее всего, состоятся, сообщил Альнакби.

IADA с оптимизмом смотрит на вторичный рынок

Участники недавнего вебинара, который проводился только для членов Международной ассоциации дилеров воздушных судов (IADA), были в основном оптимистично настроены относительно текущего состояния вторичного рынка деловых самолетов в разгар пандемии COVID-19. «Май, как правило, лучше апреля, и ... мы все ожидаем, что июнь будет значительно лучше, чем май. Поэтому все тенденции идут в правильном направлении», - сказал исполнительный вице-президент OS Partners и председатель IADA Пол Кирби.

По словам Кирби, отмена ограничений на поездки и изоляции оказали положительное влияние на отрасль. В то же время цены на подержанные самолеты «не затронули ни одного конкретного рынка», а там, где они ниже, снижение цен является «продуманным и стратегическим». Для самолетов с большой кабиной цены упали, но их запасы не увеличились, как в прошлые периоды спада, отметил президент Leading Edge Aviation Solutions Джо Карфанья-младший. «Похоже, что крупноразмерные джеты Gulfstream, глобальный продукт, они, вероятно, стали наглядным примером того, что произошло во время этого спада, когда цены упали примерно на 15-20%», - сказал он. «Легкие самолеты, кажется, выглядят лучше на 10%».

Роллан Винсент, президент Rolland Vincent and Associates и директор JetNet iQ, сказал, что транзакции «явно замедлились», но добавил, что финансирование сделок купли-продажи все еще возможно и доступно. Этот год будет непростым для производителей деловых самолетов, объемы производства которых упали на 25-30 пунктов, но «это будет самым низким показателем в их перспективе», - сказал он. Винсент добавил, что свежие самолеты у брокеров и дилеров продолжают продавать. «Я думаю, что это около 9% запасов – почти новые самолеты», - сказал он. «Так что они будут продаваться довольно быстро».

ACE 2020 отменена из-за пандемии

Air Charter Association (ACA) в связи с пандемией COVID-19 официально отменила ежегодную выставку Air Charter Expo (ACE), которая была запланирована на 15 сентября в лондонском аэропорту Биггин-Хилл. Проводимая в партнерстве с аэропортом и журналом Business Air News, ACE ориентирована на профессионалов чартерных авиаперевозок, включая брокеров, поставщиков услуг и операторов.

В 2019 году в мероприятии приняли участие 1100 посетителей и 70 экспонентов, а также 20 самолетов, представленных на выставке, включая производителей Bombardier, Dassault, Gulfstream и Textron Aviation.

«Хотя мы разочарованы тем, что отложили ACE в этом году, наши партнеры, коллеги и друзья уже готовятся к выставке в 2021 году», - говорит председатель ACA Кевин Даксбери. ACE 2021 запланирована на 14 сентября следующего года.

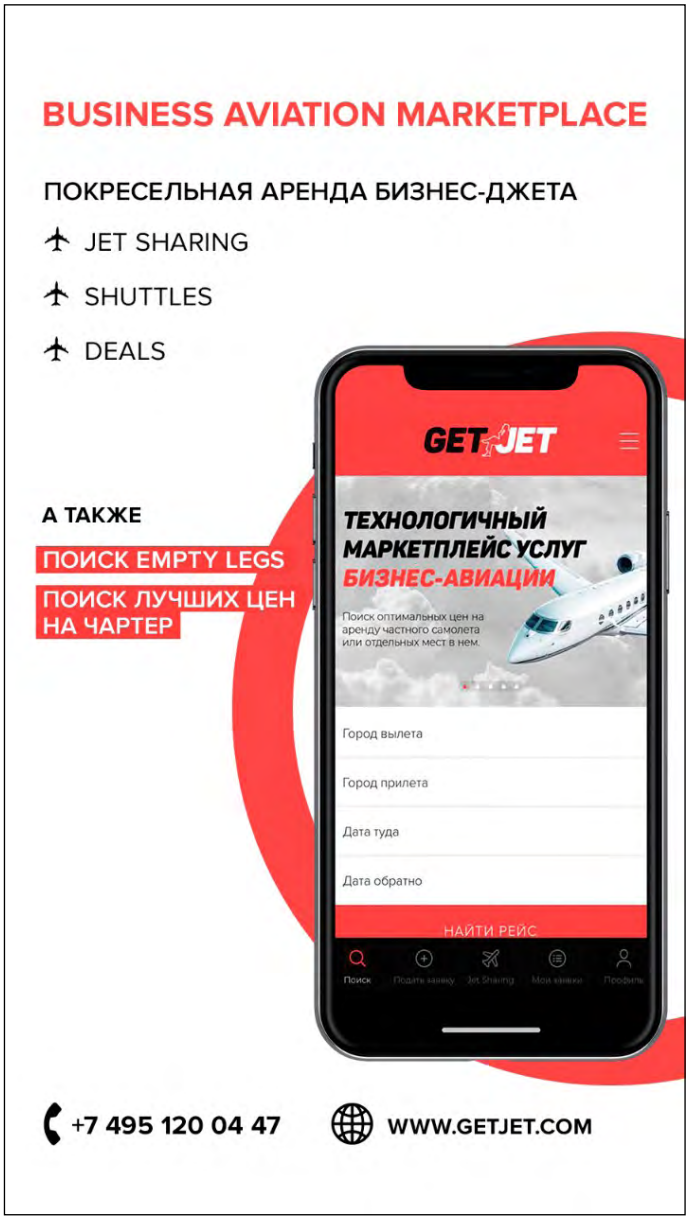
Также Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA) официально объявила об отмене своей Конференции и выставки деловой авиации 2020 года (NBAA-BACE), которая должна была состояться в Орландо, штат Флорида, в октябре. В минувшем году не состоялись, практически, все крупнейшие отраслевые выставки, включая ABACE, EBACE, AERO 2020 и авиасалон в Фарнборо.

С бизнес-джета на яхту

Немецкий бизнес-оператор FAI rent-a-jet AG (входит в FAI Group) подписал меморандум о взаимопонимании с ведущей греческой компанией по управлению яхтами Atalanta Golden Yachts по предоставлению авиационных чартерных услуг клиентам греческой компании. Согласно документу, FAI предложит клиентам Atalanta Golden Yacht возможность совершать чартерные рейсы из аэропорта по их выбору в любой точке мира непосредственно в аэропорт, ближайший к выбранному ими порту посадки в Греции и Восточном Средиземноморье. Клиенты будут обслуживаться чартерным парком бизнес-джетов FAI, который включает Bombardier Global Express, Challenger 850, Challenger 604, Learjet 60 и Premier 1A.

«Поскольку греческий рынок чартерных яхт вновь открывается для международных заказчиков, новое партнерство даст клиентам, которые забронировали или планируют яхтенный чартер, возможность начать и закончить свой отпуск в полной уверенности безопасного и эксклюзивного перелета. Являясь специализированным специалистом по санитарной авиации, FAI rent-a-jet AG также имеет уникальную возможность предложить клиентам Atalanta Golden Yachts услуги воздушной скорой помощи в случае возникновения необходимости срочной медицинской эвакуации», - комментируют в FAI rent-a-jet AG.

«Вместе с открытием греческого рынка чартерных суперяхт мы рады объявить о создании уникального партнерства, которое объединяет ведущую компанию по управлению роскошными яхтами в Греции и Восточном Средиземноморье и одного из ведущих операторов чартерных частных самолетов по всему миру с целью предложить нашим клиентам индивидуальный, эксклюзивный и безопасный отдых», - отметил Джон Драгнис, директор Atalanta Golden Yachts.



Gulfstream поставил 200-й G280

Gulfstream Aerospace передал заказчику юбилейный двухсотый суперсредний бизнес-джет G280. Суммарный парк всех поставленных G280 провел в воздухе 236100 часов. Первый G280 был поставлен в ноябре 2012 года компании Cummings Inc. G280 установил 75 рекордов скорости для пары городов.

Согласно утверждению производителя, G280 имеет самый большой размер салона в своем классе, а также самую высокую скорость. Дальность полета G280 на скорости 0,8M составляет 3600 морских миль (6667 км). Самолет может подниматься в воздух с ВПП длиной 4750 футов (1448 км), а это на 1300 футов меньше, чем требуется его предшественнику – G200.

«G280 может похвастаться превосходством во всех качествах, которые ценятся на рынке бизнес-джетов суперсреднего класса. Превосходные характеристики, комфорт и передовые технологии – результатом всего этого является лучший в своем классе самолет. В категории реактивных самолетов для бизнеса суперсреднего класса модель G280 обеспечивает наибольшую дальность полета и наивысшую крейсерскую скорость. Основой этих достижений стали новые высокоскоростные крылья и двигатели Honeywell HTF7250G. Благодаря отличным характеристикам самолет G280 может использоваться во многих аэропортах с наиболее сложными эксплуатационными условиями. Самый просторный в своем классе салон модели G280 может разместить до десяти пассажиров в двух зонах. Большая бортовая кухня и доступ к багажному отделению во время рейса позволяют обеспечить пассажирам наивысший уровень комфорта. 100% свежий воздух, низкое давление в салоне, большие окна и тишина снижают усталость и создают уютную атмосферу», - комментируют в компании.

Daher представит бесплатное техобслуживание для покупателей Kodiak 100

Компания Daher анонсирует запуск программы Kodiak Care, в рамках которой покупатели новой версии Kodiak 100 2020 модельного года получают возможность бесплатного планового технического обслуживания в течение первых двух лет. Как комментируют в Daher, Kodiak Care простимулирует продажи турбовинтового Kodiak 100.

«Покрытие Kodiak Care Maintenance (KTM) предлагает одну из лучших в отрасли гарантий на техническое обслуживание, подчеркивая приверженность компании Daher беспроблемному владению и созданию лояльности по всей линейке наших самолетов», - пояснил Николас Шабберт, старший вице-президент авиационного подразделения Daher и генеральный директор Kodiak Aircraft, Inc.

Кроме того, в партнерстве с ассоциацией владельцев воздушных судов и пилотов (AOPA) финансирование Kodiak 100 доступно в течение ограниченного времени из расчета менее $6000 в месяц в течение первого года владения. Это делает возможным приобретение Kodiak 100 (модель 2020 года) за первоначальный взнос всего в 20% и эксплуатацией в течение года с нулевой процентной ставкой.

Новые владельцы Kodiak 100 также могут воспользоваться специальными экономическими льготами правительства США для бизнеса, в рамках которых налогоплательщик может получить возмещение подоходного налога и 100% амортизацию при приобретении самолета.

Для комфорта пассажиров

В целях облегчения процесса посадки людей в кабину R66 и высадки из нее компания Robinson недавно добавила в список опций вертолета R66 подножки. Подножки продаются парными комплектами (то есть комплектами передних или задних подножек). Каждая пара весит 1,2 фунта (0,544 кг) и состоит из правой и левой подножки, сообщает «Уральская вертолетная компания-URALHELICOM».

«Эта новая опция продолжает серию инноваций, предлагаемых компанией Robinson для более комфортной эксплуатации своей продукции. Напомним, что в прошлом месяце завод Robinson объявил о новой опции для вертолетов R22, R44 и R66 – ударопрочных ветровых стеклах для обеспечения защиты от попадания птиц. Новые опции делают вертолеты Robinson более удобными и надежными в использовании», - комментируют в компании.

Robinson R66 – легкий многоцелевой пятиместный коммерческий вертолет является первым газотурбинным вертолетом, спроектирован и построен в Robinson Helicopter. Вертолет был разработан в 2000-е годы. Совершил первый полет 7 ноября 2007 года.

В Мексике представили «Ансат» для гонок Формулы-1

Мексиканский партнер авиакомпании «Русские Вертолетные Системы», компания Craft Aviation Center, представила концепт новой ливреи для вертолета «Ансат». Презентация была приурочена к визиту мексиканского пилота Формулы-1 Серхио «Чеко» Переса.

Ливрея вертолета «ANSAT – Checo Perez» повторяет схему окраски и размещения спонсорских логотипов на болидах гоночной команды BWT Racing Point F1 Team, за которую последние два года выступает Серхио Перес.

За свою карьеру в Формуле-1 Серхио Перес 8 раз поднимался на подиум, завоевывая серебро и бронзу на этапах в Малайзии, Канаде, Италии, Бахрейне, России, Монако и Азербайджане.

В 2012 году Серхио организовал собственный благотворительный фонд для сбора средств в пользу онкобольных детей и детей-сирот.

«Живая» презентация вертолета «ANSAT – Checo Perez» может пройти осенью этого года на Гран-При Мексики.

Nomad Technics начал работать с ACJ

Компания Nomad Technics AG провела свои первые проверки A-Check на Airbus A319ACJ. Работа включала комбинированные проверки A-A1 (6 месяцев), A2 (12 месяцев) и A4 (24 месяца). Также была установлена система ADS-B Out и произведена очистка и дезинфекция пассажирского салона и кабины пилотов.

Весной текущего года компания получила одобрение EASA Part 145 на техническое обслуживание самолетов семейства Airbus A320, включая ACJ и Neo от Федерального управления гражданской авиации Швейцарии (FOCA). В компетенции компании: внеплановые работы, замена двигателей, CAMO, модификация оборудования и поддержка AOG.

С августа 2018 года компания Nomad Aviation начала предлагать услуги по техобслуживанию и хранению воздушных судов в Базеле, Швейцарии. Дочерняя компания Nomad Technics AG получила в международном аэропорту Euro Airport (Базель) обогреваемый ангар площадью 7400 кв. м, а также приангарную стоянку на 7000 кв. м. Как ангар, так и стоянка могут разместить самолеты размера Airbus A320 и Boeing 737.

Компания, имеющая одобрение EASA Part 145, может проводить плановое и внеплановое техническое обслуживание, и ремонтные работы на самолетах Cessna Citation 525 и Bombardier Challenger. Начиная с октября 2018 года линейное и базовое обслуживание доступно для бизнес-джетов Bombardier Global, Global XRS, Global 6000, Embraer Legacy 600 и 650. Кроме того, компания предлагает поддержку AOG 24/7. Помимо сертификата EASA, Nomad Technics AG имеет одобрение авиационных властей Арубы и Каймановых островов.

Paragon Aviation заполучил Париж с помощью Luxaviation

После недавнего приобретения компанией Luxaviation комплекса Sky Valet FBO в парижском аэропорту Ле-Бурже (управляется ExecuJet) пришло известие, что новые владельцы решили присоединиться к сети FBO Paragon Aviation Group. В ноябре 2017 года Luxaviation Group объявила о стратегическом сотрудничестве с американской Paragon Aviation Group, управляющей сетью Paragon Network, состоящей из 52-х FBO по всему миру, 25 из которых находятся в США. Стратегическое сотрудничество заключено между ExecuJet (управляющей сетью FBO в Luxaviation Group), Paragon Aviation Group и BAA (которая принадлежит CMIG Aviation и China Minsheng Investment Group), которая предоставляет услуги по управлению самолетами для владельцев в Большом Китае.

В начале июня текущего года Luxaviation Group закрыла сделку по приобретению у компании Sky Valet France (подконтрольная группе ACA - Aéroports de la Côte d'Azur) VIP-терминала в ведущем аэропорту деловой авиации Европы Paris-Le Bourget. Новый комплекс будет управляться дочерней Execujet. В наследство новому владельцу достался пассажирский терминал площадью 850 кв.м.: три частных зала ожидания, зал экипажа с диспетчерской, частная терраса с видом на аэропорт и специальная охраняемая парковка для автомобилей. Ну и самое главное – перрон и ангар общей площадью 9200 кв.м. Новый владелец сохранит рабочие места для бывшего персонала Sky Valet. В 2019 году компания Sky Valet Paris-Le Bourget обслужила более чем 6000 рейсов деловой авиации, что составляет 12% европейского рынка. Во Франции Sky Valet работает в Каннах, Сен-Тропе и, до последнего времени, в Париже. Сейчас ACA управляет 22 FBO во Франции, Испании и Португалии, а также еще 7 независимыми филиалами через Sky Valet Connect.

Vertis добавил в чартерный парк G450

Швейцарский оператор Vertis Aviation добавил в свой чартерный парк Gulfstream G450, который будет базироваться в Базеле. 12-местный бизнес-джет имеет двухзонную кабину с отдельной спальной каютой на двоих. Самолет оборудован современной системой развлечений и коммуникаций, включая функции интернет-серфинг и видеоконференции. «Нейтральные холодные тона салона, контрастные богатые виниры и потрясающий дизайн создают идеальную атмосферу для любых путешественников», - комментируют в компании.

В компании отмечают, что по мере ослабления международных ограничений, ожидается рост спроса на ультрадальние перелеты между Европой, Африкой, Ближним Востоком и США. «Когда клиенты возвращаются в небо, крайне важно, чтобы мы предлагали сильный, разнообразный портфель самолетов, поэтому мы рады приветствовать этот потрясающий самолет в нашем портфолио», - отметила Кэтрин Бьюкенен, главный операционный директор Vertis Aviation.

Добавление G450 дополняет существующий флот чартерных самолетов Vertis, который включает в себя Bombardier Global 5000, Global 6000, Challenger 350, Dassault Falcon 900EX и Embraer ERJ. Поддерживая владельцев и операторов путем предоставления эксклюзивного аутсорсингового управления чартерными продажами, программа Vertis Charter Management идеально подходит для индивидуальных владельцев, небольших операторов или компаний по управлению воздушными судами, ищущих инновационные способы поддержки активов владельцев, одновременно предлагая на рынке новые чартерные возможности.

Обновленный Phenom 300E поставлен первому клиенту

Компания Embraer анонсирует первую поставку обновленной версии бизнес-джета Phenom 300E. В начале этой недели самолет отправился в распоряжение юридической компании Dunham & Jones, Attorneys at Law, P.C. Бразильский производитель презентовал новый джет стоимостью $9,65 млн в феврале текущего года.

Обновленный самолет получил два новых турбовентиляторных двигателя Pratt & Whitney Canada PW535E1 с тягой 3478 фунтов каждый, которые оснащены FADEC (на предшественнике были установлены PW535E). Самолет немного прибавил по дальности, теперь одна составляет 3724 км (2010 морских миль против 1971 морской мили). Бизнес-джет теперь имеет максимальную крейсерскую скорость 0,80 Маха против 0,78 Маха на предыдущем Phenom 300.

В интерьере лайнера многое заимствовано с моделей Praetor 500/600. Так клиентам предложен салон Bossa Nova. В нем используется сочетание классических и современных материалов: от шелка и кожи до камня и углепластика. Специально спроектированные для этого судна кресла, могут полностью раскладываться, их подголовник увеличен, подлокотники выдвигаются, элегантный балдахин с узорами помогает создать визуально закрытую приватную зону.

В настоящее время производитель поставил более 530 самолетов Phenom 300, семьдесят из которых с префиксом «E».

Jet It – ставка на HondaJet Elite

Хотя пандемия COVID-19 затронула все отрасли авиации, для некоторых она открыла новые возможности. Среди них частная компания Jet It, которая эксплуатирует HondaJet Elite и специализируется на долевом владении. В сегментах бизнес-джетов легкого и среднего размера наблюдается более сильное восстановление на фоне ограничений на полеты.

«Мы считаем, что сейчас очень интересное время», - комментирует генеральный директор и соучредитель компании Гленн Гонсалес. «Наша бизнес-модель предоставляет рынку, большую автономию и больший контроль. Особенно в сегодняшних условиях с пандемией, наша бизнес-модель в сочетании с этим рынком является прекрасной возможностью». В настоящее время самая большая доля, которую предложит компания, — это половина самолета за $3 млн. «Мы не будем продавать весь самолет, мы оставляем это производителю. Другие доступные предложения варьируются от самой маленькой десятой до шестой, пятой, четвертой и третьей долей. За последние четыре недели мы закрыли три контракта», - продолжает Гонсалес, подполковник запаса ВВС США, который ранее работал региональным менеджером по продажам Honda Aircraft на северо-востоке США.

В отличие от большинства долевых операторов, Jet It использует в своем учете дни, а не часы, причем половина доли приравнивается к 130 дням использования самолета и уменьшается в зависимости от размера доли. «По сути, это ваш самолет на день. Вы можете летать столько часов, сколько мы можем втиснуть в обычный рабочий день экипажа».

Исследования компании показывают, что ее типичная миссия включает 2,7 пассажира и среднее время полета составляет 90 минут. Поскольку в настоящее время самолеты HondaJet базируются в Северной Каролине, Вирджинии, Делавэре и Флориде, операционная модель Jet It основана на том, что самолет возвращается на свою базу каждую ночь, предлагая своим клиентам возможность «спать в своих собственных кроватях в конце дневного путешествия». Это не значит, что владельцы не могут использовать самолет для поездок в один конец. «Если вы так решите, то вам не придется платить за то, чтобы самолет вернулся и забрал вас через три-четыре дня».

В дополнение к ежемесячной плате за техническое обслуживание и для покрытия таких необходимых расходов, как страхование и Wi-Fi, которая составляет $13000 в месяц и пропорционально распределяется для меньших долей, владельцы платят только прямые эксплуатационные расходы, которые в настоящее время оцениваются в $1600 в час, что значительно ниже, чем для самолетов аналогичного размера. В пакет также входят услуги консьержа, который может организовать наземный транспорт через предпочтительного и проверенного поставщика компании, а также доставку еды владельцу от надежных поставщиков. «Это, по сути, как будто иметь своего собственного исполнительного помощника в доме, и за это нет никакой дополнительной платы».

В настоящее время парк Jet It состоит из пяти HondaJet Elite, четыре из которых находятся в долевой собственности, а пятый в аренде. Годовой налет составляет примерно 800 летных часов на каждый самолет. По данным компании, к середине июня трафик составил уже 70% от докризисных показателей. Штаб-квартира компании находится в Гринсборо, штат Северная Каролина, рядом с заводом HondaJet. Jet It имеет твердый заказ на 10 HondaJet Elite, первый из которых прибудет в распоряжение компании уже в августе. До конца года оператор получит еще четыре самолета и начнет полеты в соседней Канаде. А вот с планами выхода в Юго-восточную Азию через дочернюю компанию JetClub пришлось повременить из-за пандемии.

Bombardier выполнил ключевые поставки своих новых бизнес-джетов

Канадский авиапроизводитель Bombardier в июне текущего года осуществил ряд ключевых поставок своих новых бизнес-джетов. Так долевой оператор NetJets получил свой первый Global 6500, вместе с очередным Challenger 650. Первый Global 7500 был поставлен в Бразилию компании Comexport, которая в свою очередь передаст его финансовой группе BTG Pactual. Свои первые два самолета Challenger 650 получило Министерство национальной обороны Канады для эксплуатации Королевскими ВВС страны. Еще один Global 6500 был зарегистрирован на Каймановых островах и будет эксплуатироваться в интересах частного владельца. Но самой главной новостью месяца стало начало поставок Global 5500, первый из которых будет эксплуатироваться компанией ExecuJet Europa в интересах частного лица в Швейцарии.

Напомним, что согласно данным производителя, в первом квартале 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.

В июне, признавая, что финансовые показатели Bombardier «разочаровали», президент и генеральный директор Bombardier Эрик Мартель изложил план из шести пунктов по развитию бизнеса компании, который включает в себя выравнивание производства деловых самолетов со спросом и расширение охвата в сегменте послепродажного обслуживания.

Снятие ограничений на поездки в ЕС

В связи с тем, что Европа открылась 1 июля, Европейская ассоциация деловой авиации (EBAA) призвала правительства стран ЕС, стран-членов ЕАСТ и Великобритании снять ограничения на поездки тщательно скоординированным образом.

«Европейское сообщество деловой авиации приветствует усилия Европейской Комиссии (ЕК) по координации возобновления сообщения в Европе и недавние руководящие указания о том, как безопасно возобновить поездки в шенгенский и британский регионы. Безопасность является и всегда будет главным приоритетом для деловой авиации».

Генеральный секретарь EBAA Атар Хусейн Хан заявил: «Скоординированный подход к снятию ограничений на поездки жизненно важен, чтобы избежать путаницы, с которой столкнулись некоторые операторы бизнес-авиации, когда Европа вновь открыла внутренние границы в начале этого месяца, и эффективно возобновить авиаперевозки».

Безопасное и здоровое путешествие: ценность бизнес-авиации в «новой нормальности»

«Операции бизнес-авиации являются уникальными: адаптируемыми, персонализированными и высоконадежными. Операторы бизнес-авиации могут предложить конкретные меры предосторожности и гарантии, обеспечивающие высочайший уровень безопасности. Во время кризиса COVID-19 и перед лицом невероятных эксплуатационных проблем и ограничений, операторы бизнес-авиации продолжали оказывать гуманитарную помощь, в том числе для перевозки медицинских работников и критически важных товаров медицинского назначения.

«В контексте кризиса COVID-19 были приняты дополнительные меры в области здравоохранения и защиты. Эти меры соответствуют самым последним руководящим принципам EASA и ECDC по управлению пассажирами и авиационным персоналом, охватывающим предполетные, бортовые и послеполетные гигиенические процедуры.

«Доступность и привлекательность бизнес-авиации станет решающим фактором для многих компаний, которые движутся вперед. Благодаря широкому спектру самолетов, обслуживающих медицинские и гуманитарные инициативы, наш сегмент ставит людей на первое место – будь то владельцы самолетов, пассажиры или сотрудники».

Бизнес-авиация поможет сформировать европейское восстановление

«Наш сегмент всегда был спасательным кругом для сообществ, будь то медицинский транспорт или инструмент, помогающий правительствам и предприятиям стимулировать местное экономическое развитие. Деловая авиация является ведущим драйвером туризма и европейского рынка труда. Сектор обеспечивает почти полмиллиона высококвалифицированных, высокооплачиваемых рабочих мест, а также вклад в экономику 90 млрд евро.

«EBAA призывает правительства стран ЕС, стран-членов ЕАСТ и Великобритании тесно сотрудничать в деле отмены ограничений на поездки внутри и в ЕС. Операторам бизнес-авиации и другим экономическим игрокам нужна предсказуемость, правила, применимые повсеместно в Европе, а также прозрачная и своевременная коммуникация.

«Отрасль бизнес-авиации находится на переднем крае кризиса COVID-19. Она будет продолжать играть жизненно важную роль в возобновлении авиаперевозок, а также в более широком восстановлении экономики в Европе и за ее пределами».

Онлайнеры рвутся в небо

Малая авиация предпринимает очередную попытку ослабить ограничения на участие малого бизнеса в коммерческих перевозках. Отраслевая ассоциация вместе с Ассоциацией компаний интернет-торговли обратились в Минпромторг и Ростуризм с просьбой поддержать поправки к Воздушному кодексу, внесенные в Госдуму. Противником реформы выступает глава Росавиации Александр Нерадько, считая, что та приведет к снижению безопасности полетов. Юристы считают, что для принятия законопроекта его инициаторам все равно придется добиваться поддержки Минтранса.

Ассоциация компаний интернет-торговли (АКИТ) обратилась в Минпромторг с просьбой поддержать законопроект о саморегулировании малой авиации, внесенный в Госдуму 10 июня. Согласно проекту, легкие воздушные суда (с взлетной массой менее 5,7 тонны для самолета) смогут выполнять коммерческие перевозки без выдаваемого Росавиацией сертификата эксплуатанта при условии членства в профильной саморегулируемой организации (СРО). Обращение АКИТ направлено в Минпромторг по итогам совещания от 25 мая, на котором, в частности, обсуждалась доставка интернет-заказов в труднодоступные регионы.

В АКИТ отмечают, что после начала пандемии доставлять товары в такие регионы (Якутск, Норильск, Южно-Сахалинск) стало сложнее из-за сбоев регулярных авиаперевозок. Решением проблемы могло бы стать использование фидерных авиарейсов на легких судах между региональными центрами и удаленными населенными пунктами, а также по кольцевым маршрутам.

Однако малая авиация в России полностью отсутствует уже более 20 лет по причине невыполнимых сертификационных требований (ФАП-246), предъявляемых к эксплуатантам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки»,— говорится в письме.

Еще одно обращение с просьбой поддержать законопроект направлено в Ростуризм гендиректором туроператора «Авиа-Ивентс» Екатериной Троповой. Госпожа Тропова утверждает, что либерализация позволит организовывать для туристов межрегиональные перевозки и новые востребованные маршруты. В Росавиации не ответили “Ъ”. В конце прошлого года замминистра транспорта, глава Росавиации Александр Нерадько в интервью “Ъ” называл предложения создать СРО «импровизациями, попу-

листскими историями под предлогом того, что это приведет к каким-то немыслимым инвестициям». Он сравнивал собственников самолетов и вертолетов с владельцами люксовых авто, которые предлагают для себя отдельные правила дорожного движения.

Директор Ассоциации малых авиапредприятий Дмитрий Куликов говорит, что в соответствии с ФАП-246 компания для получения сертификата эксплуатанта должна иметь в штате семь директоров: генерального, летного, технического, по безопасности полетов, по авиационной безопасности, по качеству и по наземному обслуживанию. Эту нагрузку он называет неподъемной для малого бизнеса.

Интернет-магазины выступают за снижение требований к эксплуатантам. В «AliExpress Россия» говорят, что на Москву и Петербург приходится 18% объема заказов, а более 30% — на удаленные пункты. В компании считают перспективным развитие малой авиации через доставку товаров e-commerce, но подчеркивают необходимость соблюдения мер безопасности.

Директор цепи поставок Ozon Андрей Павлович говорит, что в первом квартале продажи в Сибири и на Дальнем Востоке увеличились на 179%, в Красноярске — на 250%, в НАО — на 673%. Проникновение e-commerce в регионы позволит развиваться местным производителям: более 80% предпринимателей, по его словам, ограничены территорией своего региона. В Wildberries говорят, что в 2019 году продажи на Дальнем Востоке выросли на 75%, в Сибири — на 80%, на Урале — на 75%. В 2020 году рост объемов продаж продолжился.

В «Почте России», которая доставляет по России значительную часть товаров e-commerce, говорят, что поставки на Дальний Восток, в Сибирь и на Урал составляют чуть более 20% от общего объема. Управляющий партнер адвокатского бюро «Бишенов и партнеры» Алим Бишенов отмечает, что, хотя Воздушный кодекс имеет приоритет над ФАП, едва ли поправки к нему могут быть приняты Госдумой вопреки воле Минтранса. «Министерство может направить на законопроект отрицательный отзыв, что потребует внесения в него изменений либо заблокирует его принятие»,— говорит юрист. Вопрос в том, подчеркивает юрист, удастся ли добиться поддержки инициативы не только со стороны депутатов, но и Минтранса.

Источник: Коммерсантъ

Новый уровень сбора данных

Ричард Кое, управляющий директор компании WINGX, занимающейся исследованиями и предоставлением данных в области деловой авиации, в интервью BlueSky Business Aviation News рассказывает как пережил изоляцию и что нас ждет дальше.

Как вы справлялись во время локдауна? Лично и профессионально?

Я не могу притворяться, что это не было проблемой! Я управляю небольшим, требовательным бизнесом. Моя жена тоже работает, и у нас есть трое маленьких детей в маленькой квартирке в центре города – слава богу, в Швейцарии школы заработали!

Я потерял весь позитив от возможности провести мозговой штурм с моей командой в одном офисе, и в то же время нам пришлось приспособиться к тому, чтобы оставаться дома, когда большая часть нашего бизнеса в WINGX была построена вокруг того, чтобы выходить и встречаться с клиентами, общаться на конференциях по всему миру. Нам этого очень не хватает. Тем не менее, мы также и цифровой бизнес, которому проще делать работу удаленно. Данные стали настолько важными для отрасли, на фоне подготовки компаний к отскоку. Это хорошо для нас, и мы считаем, что наши услуги находятся в центре внимания и пользуются спросом.

Какие улучшения WINGX разработал для клиентов за это время?

Когда случается такой большой шок, все хотят знать, какое влияние это оказало на отрасль, и самый быстрый способ увидеть – это следить за использованием самолетов (что гораздо быстрее, чем с поставками самолетов или послепродажными услугами, данные по которым материализуются дольше). Эта необходимость действительно играет на руку WINGX. Мы воспользовались возможностью инвестировать в большее количество потоков данных, чтобы иметь возможность отслеживать ежедневные изменения во всех видах авиации, что обеспечивает увлекательный контекст для оценки относительной устойчивости спроса в деловой авиации.

Мы также хотим воспользоваться этой возможностью, чтобы показать, что мы не ограничиваемся рыночными данными в плане предоставления бизнес-аналитики. Например, вы можете собрать множество данных о прибытии рейсов. Но требуется гораздо больше размышлений, а также интеграция со многими другими источниками данных, чтобы получить представление о том, что это значит для аэропорта, компании по техническому обслуживанию, владельца самолета или инвестора. Во время изоляции мы наладили новое сотрудничество с Osprey Flight Solutions, Air Charter Association, дополняя данные, которые мы уже предоставляем членам EBAA и BBGA.

Отраслевые вебинары и прямые линии стали частью новой нормальности. Чему вы научились у своих коллег и что произвело на вас впечатление в отношении устойчивости отрасли?

На мой взгляд, пандемия до сих пор подчеркивала склонность к страху, а не к устойчивости, и, к сожалению, поскольку страх имеет тенденцию продаваться лучше, чем надежда, основные средства массовой информации сознательно подогревали эти опасения. Изоляция также явно была политикой «береженого бог бережет», и вместе с продолжающимися мероприятиями, такими как ношение масок и социальное дистанцирование, общая атмосфера последних трех месяцев была очень негативной. Я говорю все это только для того, чтобы подчеркнуть, какое облегчение было видеть почти всеобщий оптимизм (хотя и смягченный реальностью) в нашей отрасли, который явно демонстрируется, если вы посещали популярные прямые линии Corporate Jet Investor.

Авиационная деятельность в отрасли деловой авиации в значительной степени отражала эту устойчивость, с восстановлением до половины от нормального уровня, намного опережая 80%-ное падение спроса у коммерческих авиакомпаний. Я верю, что деловая авиация может возглавить восстановление и завоевать гораздо больший рынок.

По вашему мнению, когда бизнес-авиация полностью восстановится и насколько по-другому она может выглядеть?

Мы думаем, что в процессе восстановления потенциально возможны три этапа. Первым этапом является неудовлетворенный спрос, поскольку бизнес-авиация в первую очередь реагирует на путешественников, желающих переехать после изоляции. Это будет в основном обусловлено рынком досуга.

Второй этап наступит после октября 2020 года, и будет очень трудно предсказать исход борьбы двух противоборствующих сил. Я почти уверен, что экономика упрется в стену, так как поездки в отпуска закончатся, а безработица вырастет. Рынки упадут, а экономическая активность пострадает, что неизбежно подорвет все командировки руководителей, включая на бизнес-джетах. Но, с другой стороны, у руководителей высшего звена и предпринимателей по-прежнему сохраниться необходимость путешествовать, и многие из них будут сосредоточены на заключении важных сделок, пока есть ценовое окно на проблемные активы. Эти люди быстро обнаружат, что путешествие на бизнес-джете предлагает относительно больше удобств и гибкости, чем когда-либо.

Третий этап – это, вероятно, второй квартал 2021 года, когда экономика начнет набирать обороты. Коммерческие авиалинии по-прежнему будут далеки от восстановления, а у деловой авиации будет возможность диверсифицировать спектр своих услуг и охват рынка. Во многих случаях это станет единственным вариантом для передвижения по невосстановленному маршруту, и будет много слотов в популярных аэропортах-хабах.

Что вы больше всего ожидаете после COVID?

Возвращение к подобию старой нормы и выход из бесконечного обсуждения (в основном, антиутопических) видений «новой нормальности».

Я надеюсь, что никогда больше не услышу термин «социальное дистанцирование»!

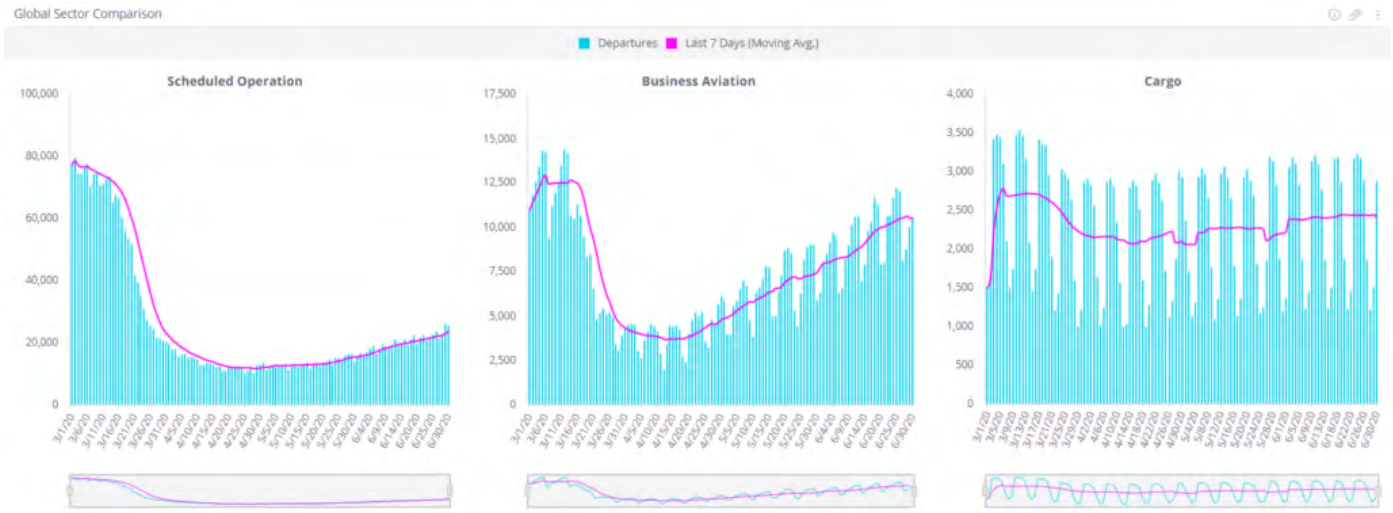
Вспышки вируса тормозят восстановление

По данным еженедельного отчета WINGX Global Market Tracker, опубликованного в четверг, в июне 2020 года глобальная активность деловой авиации отставала от сопоставимого периода 2019 года примерно на 30% и была более устойчива по сравнению с трафиком регулярных авиаперевозчиков, который снизился почти на 50%.

В течение июня активность деловой авиации продолжила восстановление, закончив месяц с уровнем трафика на 28% меньше, чем в июне 2019 года. Североамериканский рынок показал наибольшее восстановление после глобального спада в апреле, но в этом месяце тенденции в США замедлились, поскольку в ряде штатов затормозилось снятие ограничений.

В Европе темпы восстановления во второй половине июня были сильнее, чем в любом другом регионе, хотя активность за полный месяц по-прежнему на 40% ниже, чем в прошлом году. Трафик в Великобритании и Испании по-прежнему значительно ниже нормы, на 60% ниже уровня июня прошлого года. Полеты бизнес-авиации в Италию вернулись к половине нормы, а Франция вновь стала самым оживленным европейским рынком, но активность здесь сократились на 40%. Швейцария вернулась к 70% обычного уровня полетов, а скандинавские страны сократились лишь на четверть. Лучшей стала Германия, в этом месяце летная активность в стране снизилась всего на 18%.

Обычно наиболее загруженные аэропорты бизнес-авиации в Европе и США, Ле Бурже и Тетерборо, продолжают бороться за восстановление, и сейчас трафик в них на 60% ниже нормальной активности в июне. В противоположность этому, в самом загруженном аэропорту этого месяца, Уэст-Палм-Бич, в этом месяце было совершено более 2600 вылетов, что на 50% больше, чем в предыдущем году. Между тем, в таких аэропортах, как Канны, Биггин Хилл и Цюрих, по-прежнему наблюдается довольно устойчивое восстановление активности, которое сократилось примерно на треть. В США аэропорт Ван-Найс отстает на 20%, Сентенниал снизился только на 10%, а вылеты из аэропорта Солт-Лейк-Сити уже на уровне прошлого года.



На регионы за пределами Северной Америки и Европы приходится менее 10% вылетов бизнес-авиации в этом месяце. Активность в Океании вновь стабилизировалась на уровне около 90% от нормальной, трафик в Азии застрял на 30% ниже прошлого года, Африка – на 38% ниже нормы, а активность деловой авиации в Южной Америке составила 87% от трафика в июне 2019 года.

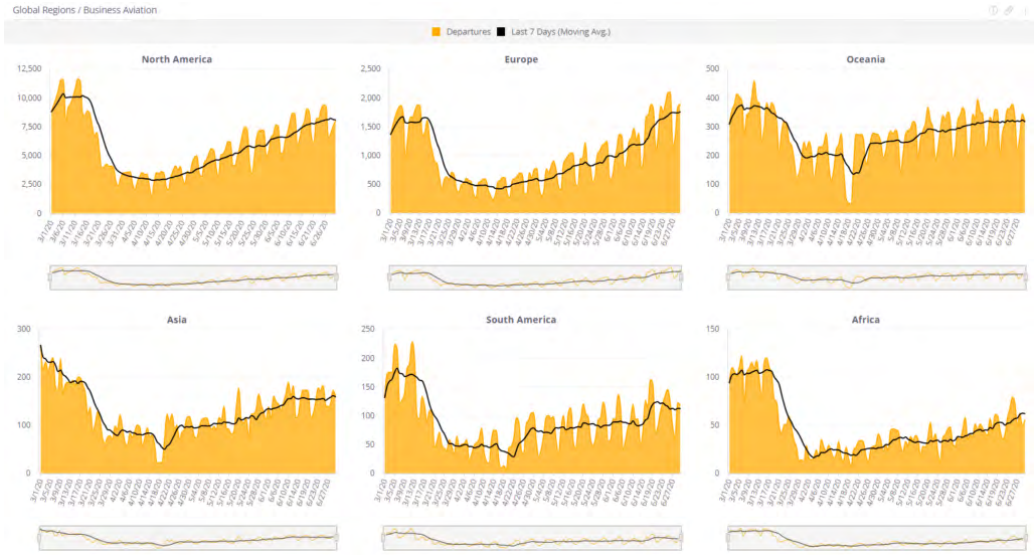
В этих регионах выделяются некоторые страны: Китай, где тенденция к восстановлению во второй половине июня снизилась из-за вспышки вируса в Пекине; ОАЭ и Саудовская Аравия – обе показали очень незначительное восстановление; и Турция, с сокращением полетов по всей стране на 20%, но с ростом в аэропорту Ататюрк.

Во всем мире сила восстановления трафика по-прежнему обратно пропорциональна размеру самолета: бизнес-джеты сверхбольшой дальности летают на 50% меньше, тяжелые самолеты – на 43%, среднеразмерные – на 33%, суперсредние – на 28%, легкие - на 22%, сверхлегкие – на 19%. Восстановление полетов турбовинтовых самолетов было устойчивым в мае и начале июня, но сейчас оно затормозилось, по итогам июня снизившись на 28%. Эти тенденции по сегментам отражаются в предпочтениях по типам самолетов: CJ3, Mustang и Nextant летают на уровне

более 80% от нормального, Phenom 300 восстанавливается до 73% от обычной активности, то же самое относится к наиболее эффективному самолету среднего размера – Challenger 300, тогда как активность Challenger 600 в июне была на 40% ниже номинала.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Восстановление летной активности переживает непростой период, когда снятие блокировок «спотыкается» из-за повторных локальных вспышек вируса. Но в целом, снижение на 30% в годовом исчислении в июне стало явным улучшением после падения на 50% в мае».

«Если предположить, что работа экономики может быть возобновлена, мы ожидаем более сильного восстановления в июле, обусловленного, прежде всего, полетами на отдых на легких и средних бизнес-джетах. До сих пор большая часть восстановления приходилась на владельцев самолетов, но мы ожидаем, что в середине лета произойдет намного более сильный возврат чартерного рынка».



Рейсы бизнес-джетов из Москвы выросли вдвое

Бизнес-авиация наращивает число рейсов, в том числе за границу, на фоне приостановленного регулярного и чартерного авиасообщения между Россией и другими странами. Возобновлять регулярные рейсы пока рано, заявил глава Минтранса

Число перелетов на бизнес-джетах из аэропортов Москвы выросло с апреля до середины июня в два с лишним раза: с 400 до примерно 850 рейсов в месяц, рассказали РБК два источника в московских аэропортах.

Только в крупнейшем московском терминале для бизнес-авиации Внуково-3 количество перелетов в июне (по сравнению с апрелем) выросло почти втрое, до 669, сообщил РБК представитель Внуково. По его словам, половина рейсов приходится на международные направления.

В терминале А Шереметьево (второй по размеру терминал бизнес-авиации в Москве) число рейсов за два месяца увеличилось с примерно 150 до около 170, из них треть приходилась на международные, сообщил РБК источник в одном из аэропортов. РБК направил запрос в пресс-службу Шереметьево.

Кто может летать за рубеж

На фоне пандемии коронавируса российское правительство 27 марта приостановило международные регулярные и чартерные рейсы, оставив только рейсы для вывоза россиян, оказавшихся за границей. 30 марта закрылись сухопутные и речные границы. Был запрещен въезд в Россию иностранцам и лицам без гражданства, а также выезд за рубеж россиян, ограничения не касались только дипломатов и некоторых других категорий граждан. Ослабление запрета произошло с начала июня: стало можно выехать за рубеж к больным родственникам, по работе, для учебы или лечения.

Но бизнес-джеты продолжали полеты все это время, на каждый такой рейс нужно отдельное разрешение Росавиации. У бизнес-авиации все рейсы выполняются как чартерные, для них действует упрощенная схема выдачи разрешения на вылет, сказал РБК источник, близкий к авиационным властям. «В заявлении на рейс на каждого пассажира обязательно указывается цель поездки, например лечение. Заявка поступает через Росавиацию в оперативный штаб, другие ведомства не затрагиваются», — пояснил он.

По данным Flightradar за 24 и 25 июня, в Москву прилетели бизнес-джеты в том числе из Лондона, Женевы, Парижа, Стокгольма, Хельсинки, а из московских аэропортов были подобные рейсы в Берлин, Лондон, Париж, Ниццу, на Ибицу и в Вену.

Коммерческим авиакомпаниям («Аэрофлоту», S7 и другим) нужно пройти более сложную процедуру для организации рейса за рубеж и обратно: напра-

вить запрос через «Госуслуги», предоставить данные о пассажирах в Минкомсвязь, после чего вся информация поступает к региональным властям и МВД, согласовывается с МИДом, Минтрансом и оперативным штабом по борьбе с коронавирусом.

Возможность улететь зависит в первую очередь от принимающей стороны, утверждают источники РБК. Евросоюз пока открыт только для граждан или обладателей вида на жительство стран — участниц Шенгенского соглашения. А, например, для того, чтобы улететь в США, Великобританию, Турцию и Мексику, будет достаточно визы, следует из пояснений Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). Но и для полетов в эти страны россиянам придется обосновать необходимость перелета, пояснил источник в одной из компаний, занимающихся бизнес-авиацией.

Несмотря на ослабление ограничительных мер из-за коронавируса, решение о полноценном возобновлении регулярных и чартерных полетов за рубеж пока не принято. На совещании в Росавиации в начале июня предлагалось открыть авиасообщение 15 июля. Но пока не получено одобрения Роспотребнадзора, который регулирует снятие ограничений, связанных с коронавирусом, рассказали источники РБК. «После того как мы убедимся, что авиаперевозки внутри страны безопасны, мы будем готовы выпускать наших граждан в бескрайние просторы мирового воздушного океана. Сейчас, думаю, мы пока к этому не готовы», — заявил в пятницу, 26 июня, министр транспорта Евгений Дитрих. Он добавил, что пока что жива надежда на возобновление полетов в июле. РБК направил запросы в пресс-службы Росавиации и Роспотребнадзора.

Как увеличивалось число полетов

После приостановки регулярного международного авиасообщения в России значительно сократилось и число полетов бизнес-авиации, сообщил РБК источник в одном из аэропортов. Общее снижение внутренних и международных полетов в апреле 2020 года составило около 50%. Во Внуково-3 число рейсов на бизнес-джетах снизилось примерно на 80%, в терминале А Шереметьево — на 48%, уточнил он. Би-би-си в начале апреля сообщало, что за три дня у бизнес-авиации суммарно набиралось лишь 50 рейсов.

С тех пор количество полетов бизнес-авиации сильно выросло: в апреле через Внуково-3 было выполнено 242 рейса, в мае — 471, а в июне уже 669, сказал РБК представитель Внуково. Половина приходилась на международные рейсы. В среднем, по словам собеседников РБК, на одном бизнес-джете улетают по три-четыре человека. Общее число таких рейсов через аэропорты Москвы в июне составляет приблизительно 35 в день, сказал РБК источник, близкий к авиавластям.

Источник: РБК

Какую форму примет восстановление?

Эксперты Avinode пытаются проанализировать и спрогнозировать перспективы восстановления деловой авиации.

Каковы надежды бизнес-авиации сейчас? Можем ли мы ожидать U-образного восстановления?

Отрадно, что некоторые отраслевые аналитики полагают, что трафик может вернуться так резко в месячном исчислении, что прогноз U-образного восстановления (постепенного возврата к докризисным уровням) фактически станет намного острее и станет почти V-образным. Это менее всего похоже на длинный возврат в нижней части кривой и больше – на быстрый отскок.

Согласен ли с этим руководитель отдела прогнозов и аналитики Avinode Гарри Кларк? Он говорит: «Перспективные данные о спросе показывают многообещающие признаки поездок в июле и августе на европейском чартерном рынке».

По словам Гарри, на внутреннем рынке США спрос на рейсы в июне вырос и сильно восстанавливается в июле, а также наблюдаются обнадеживающие признаки в августе. Хотя модели спроса не являются нормальными, они, по крайней мере, демонстрируют положительную динамику.

Каковы ожидания восстановления мировой экономики?

Лоуренс Бун, главный экономист Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), говорит: «Большинство людей видят V-образное восстановление, но мы думаем, что оно остановится на полпути. К концу 2021 года потери доходов превысят потери любой предыдущей рецессии за последние 100 лет, не считая военного времени, что будет иметь тяжелые и долгосрочные последствия для людей, компаний и правительств».

Роберт Джонсон, профессор финансов в Университете Крейтона в США, опасается «двойного падения» и W-образного восстановления, когда экономика падает, поднимается, а затем опять быстро падает. Он обеспокоен преждевременным самоуспокоением и пресловутой «второй волной», заявив, что очередная вспышка коронавируса «может вызвать еще один раунд социального дистанцирования, затормозив восстановление».

Большинство экономистов, похоже, согласны с тем, что мы не идем к мучительно медленному возвращению страшного L-образного восстановления. Исследования Ernst & Young показывают, что только 8% компаний ожидают, что рецессия продлится как минимум до 2022 года.

Факты свидетельствуют о том, что состояние отрасли бизнес-авиации часто отражает здоровье всей экономики. Увидим ли мы эту модель, когда выйдем из COVID-19?

Будем надеяться, что мрачный прогноз ОЭСР окажется неверным, или, по крайней мере, на этот раз деловая авиация не последует за мировой экономикой. Мы все хотим V-образного восстановления. Вот активная и позитивная реакция на ситуацию – бизнес-авиация может дать толчок, а не только зеркально отразить экономику.

Есть ли причины для такого оптимизма?

Давайте рассмотрим влияние COVID-19 в перспективе. Не каждый сектор нашей отрасли пришел в упадок, когда появился коронавирус.

Спрос на чартеры быстро увеличился в первые дни пандемии, предоставляя жизненно важные услуги по гуманитарной эвакуации и репатриации, начиная с 24 января, когда количество рейсов из Китая резко возросло.

Также продолжим аплодировать неутомимой и вдохновляющей работе команд медицинской эвакуации на протяжении всего кризиса.

Специалисты по продажам воздушных судов, в том числе Jetcraft, подтверждают, что во время пандемии сделки с самолетами продолжали закрываться. Во время мирового финансового кризиса 2008 года цены на некоторые бизнес-джеты упали более чем на 30% почти за одну ночь. Коронавирус не ударил по рынку так сильно, к разочарованию некоторых оппортунистических потенциальных покупателей.

Как отрасль, бизнес-авиация в 2008 году находилась на дне более глубокого падения, по сравнению с тем, что мы видим сейчас.

Могут ли быть какие-либо среднесрочные и долгосрочные преимущества у деловой авиации после коронавируса?

Прямо сейчас люди должны начать лететь как можно скорее, чтобы сохранить свои компании живыми. Авиакомпании просто не смогут в ближайшие месяцы предложить пропускную способность или маршруты для удовлетворения этого спроса. Бизнес-джеты готовы к полету в момент открытия границ.

После страха за здоровье многие уязвимые люди, возможно, никогда не захотят снова испытывать беспокойство от перемещения через переполненный терминал авиакомпании. Протоколы безопасности, регистрация и посадка могут длиться вечно. Можете ли вы представить себе стресс и задержки в аэропортах, когда люди едут в свои долгожданные отпуска и столь необходимые командировки?

Возможно, никто не может с уверенностью предсказать форму восстановления бизнес-авиации, но, так или иначе, наша устойчивая отрасль вернется и будет процветать.

Jet Sharing бывает разный

Меньше, чем за полгода компания GetJet сделала невероятный скачок в развитии проекта как с точки зрения технологии, так и с точки зрения организованных рейсов. Особенно востребована стала услуга покресельной аренды. Какие форматы перелетов существуют, рассказывает сооснователь проекта Александр Конинский.

Действительно, на протяжении нескольких месяцев джет-шеринг стал очень популярным. И дело не только в пандемии, что многим нужно было возвращаться домой любым способом. Люди всегда стремятся к экономии своих денег. Зачем платить в разы больше за отдельный самолет, если за гораздо меньшие деньги можно получить такой же высококлассный сервис.

Меня радует, как мы в GetJet реализуем программы с покресельной арендой. Пожалуй, определяющим моментом развития стало внедрение автоматической системы обработки потока заявок и технологии их обработки в нашей системе. Только используя специальную систему учета можно предлагать эти услуги на постоянной основе. Нет необходимости держать всю информацию в WhatsApp сообщениях, чтобы понять, какие заявки, на какие направления, какие пожелания по времени, дате и так далее. Если раньше, чтобы собрать такой рейс нужно было удачное стечение обстоятельств и много терпения, то с помощью нашей технологии этот процесс в разы упростился, так как система сама отфильтровывает эти критерии и нам остается только связаться с человеком и сообщить, что для его перелета все готово.

На данный момент у нас есть три формата покресельной аренды Jet Sharing, Shuttles и Deals. Jet Sharing – классическая схема, когда рейс формируется по степени заполняемости самолета. Например, человеку нужно попасть из Москвы в Лондон 5 июля, он подает заявку на нашем сайте и к этому рейсу присоединяются попутчики. Если набирается 5-6 человек, то рейс выполняется.

Владельцам бизнес-джетов и клиентам, арендующим полный самолет, очень нравится формат Deals. Клиент летит из точки А в точку Б и может продать некоторое количество кресел. Продажей занимаемся мы. И если нам удается найти попутчиков, то мы возвращаем ему деньги за проданные места. В некоторых ситуациях пассажир может сократить расходы на перелет на 60-80%!

И третья услуга с покресельной арендой – Shuttles, когда на рейс уже собрано количество пассажиров, необходимое для выполнения рейса. По сути, любой jet sharing может вырасти в шаттл. Это рейсы с точным расписанием, как правило, в обе стороны. На данный момент по такой схеме у нас есть перелеты в Ниццу, Пафос и Пизу до конца лета. Эту программу мы реализуем с партнером Sirius Aero.

Очень важный момент, что эти форматы подходят не только прямым клиентам, но и агентам. Мы сотрудничаем со многими брокерами, которые предлагают своим клиентам покресельную аренду. Понятно, что никто не будет пересаживать клиентов, заказывающих целый самолет. Но ведь у каждого брокера есть клиенты, которые не могут арендовать весь самолет, и до этого летали регулярными рейсами в большинстве случаев, но сейчас вполне могут позволить себе пару кресел.

В этом случае вся коммуникация по рейсу происходит только с брокером. У него есть свой личный кабинет на getjet.com, там он формирует предложение для своего клиента под своим логотипом и видит все детали по рейсу. За каждое проданное кресло мы предлагаем комиссионное вознаграждение в размере 300 евро. Конечно, брокер вправе ставить свою цену, но мы рекомендуем придерживаться рекомендованной.

Самолет недели

Оператор/владелец: ***Privilege Style***
Тип: ***Boeing 777-28E(ER)***
Год выпуска: ***2002 г.***
Место съемки: ***октябрь 2019 года, Roma Leonardo da Vinci/Fiumicino - LIRF, Italy***

Фото: Дмитрий Петроченко