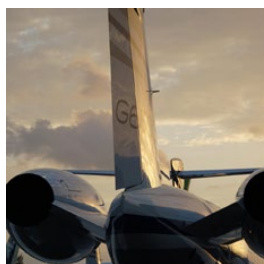
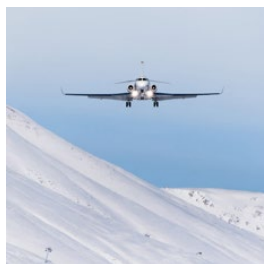




Минувшая неделя запомнится нам серией позитивных прогнозов. По данным инвестиционной исследовательской компании Jefferies, поставки от пяти крупнейших производителей бизнес-джетов вырастут на 17% с примерно 575 поставок в 2023 году до 670 поставок в 2024 году. По словам аналитиков, этот показатель превысит 652 поставленных самолета в 2019 году. Лидерами этого роста являются новые программы, в том числе флагманский G700 компании Gulfstream, который, как ожидается, скоро поступит в эксплуатацию, и Falcon 6X компании Dassault Aviation. Также влияние окажет ослабление преткствий в цепочке поставок, добавили в Jefferies.

Лидеры отрасли бизнес-авиации ожидают, что сохраняющийся постпандемийный рост сохранится и в 2024 году, хотя и с несколько более сдержанными темпами. Но все по-прежнему озабочены цепочкой поставок. Эрик Хинсон, президент и генеральный директор Simcom Aviation Training из Орlando, а также покидающий пост председателя Ассоциации производителей авиации общего назначения, отметил трудности, связанные с цепочкой поставок, но выразил надежду, что на горизонте может появиться улучшение.

«Из-за продолжающихся ограничений в цепочке поставок наши партнеры-производители не смогли удовлетворить 100% текущего спроса на новые самолеты», - сказал он. «В какой-то момент, возможно в 2024 году, когда спрос начнет снижаться, сильные портфели заказов, вызванные проблемами в цепочке поставок, ограничит амплитуду следующего цикла. Это принесет пользу всем: производителям, поставщикам и провайдером ТОиР, поскольку резкие изменения темпов производства, вверх или вниз, нагружают всю систему». Подробный материал читайте в этом выпуске.



4-недельный тренд показывает снижение трафика в мире, но в Европе рост

WINGX: Глобальная активность деловой авиации в новом году немного отстала от сопоставимого периода 2023 год, который сам по себе был восстановлением после карантина в январе 2022 года. Рынок отдыха в США, похоже, был относительно слаб в период недавних праздников

стр. 19

Расхватывают на бизнес-джеты: первый Ту-214 забирают в «Согаз» – для VIP-полетов

Интрига с одним из двух Ту-214, которые отобрали у авиакомпании «ЮВТ Аэро», разрешилась – его приобретает страховая группа «Согаз». Но не факт, что для себя. Утверждают, что к Ту-214 в формате бизнес-джета большой интерес у сильных мира сего

стр. 21

Бизнес-авиация готовится к стабильному 2024 г.

Лидеры отрасли бизнес-авиации ожидают, что сохраняющийся постпандемийный рост сохранится и в 2024 году, хотя и с несколько более сдержанными темпами. Но все по-прежнему озабочены цепочкой поставок

стр. 24

Европа столкнется с неопределенным политическим климатом в 2024 году

С точки зрения правил Европейского Союза, деловая авиация и авиация общего назначения пережили напряженный 2023 год после принятия новых правил зеленого финансирования и законодательства, обязывающего 27 государств-членов, смешивать экологически чистое авиационное топливо

стр. 27

Росавиация начинает отбор получателей субсидии за полеты госавиации

Росавиация начинает отбор получателей субсидии из федерального бюджета на возмещение организациям недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов государственной авиации. Об этом сообщает AVIA.RU со ссылкой на данные пресс-службы ведомства.

Заявки на участие в отборе принимаются с 09:00 11 января по 23:59 МСК 1 апреля 2024 года.

Ключевые моменты в порядке предоставления субсидии: датой подачи заявки на участие в отбо-

ре является дата отправки заявки на портале мер финансовой поддержки; согласно установленному порядку в систему загружается полный отсканированный пакет документов в соответствии с правилами отбора с последующей отправкой оригиналов документов в Росавиацию.

Отбор проводится на портале предоставления мер финансовой государственной поддержки.

Организациям, получившим субсидию в 2023 году, необходимо в ГИИС «Электронный бюджет» заполнить отчет о достижении результата.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Jefferies: поставки от пяти крупнейших производителей бизнес-джетов вырастут на 17%

По данным инвестиционной исследовательской компании Jefferies, поставки от пяти крупнейших производителей бизнес-джетов вырастут на 17% с примерно 575 поставок в 2023 году до 670 поставок в 2024 году. По словам аналитиков, этот показатель превысит 652 поставленных самолета в 2019 году.

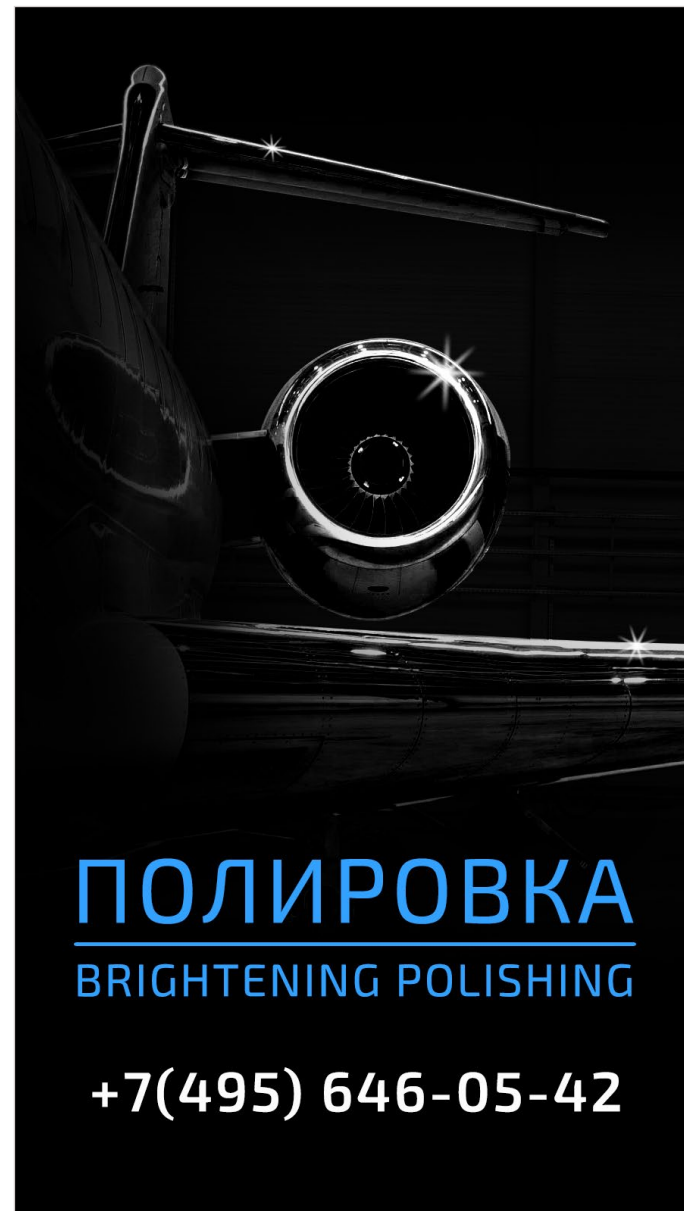


Лидерами этого роста являются новые программы, в том числе флагманский G700 компании Gulfstream, который, как ожидается, скоро поступит в эксплуатацию, и Falcon 6X компании Dassault Aviation. Также влияние окажет ослабление препятствий в цепочке поставок, добавили в Jefferies.

«Компания General Dynamics получает наибольшую выгоду от поставок и ассортимента, в то время как Textron демонстрирует более умеренный рост», – отметили в Jefferies. Задержка сертификации G700, которая была намечена на конец 2023 года, приведет к поставке как минимум 15 G700 в первых двух кварталах 2024 года. По прогнозам Jefferies, поставки Gulfstream увеличатся со 114 в 2023 году до 155 в этом году. По оценкам аналитика компании Jefferies Шейлы Кахьяоглу, компания Gulfstream на данный момент построила 49 самолетов G700, 30 из которых, как ожидается, будут поставлены в этом году. Кроме того, согласно прогнозам Jefferies, сертификация G800 состоится позднее в этом году, причем 10 из них будут переданы к концу года.

Ожидая уверенного роста Gulfstream, в Jefferies предупредили, что задержка в сертификации ставит под угрозу поставки G700/G800 и выручку в этом году как минимум в размере \$2,3 млрд.

Что касается Dassault, в Jefferies прогнозирует постепенное увеличение количества поставленных бизнес-джетов с 32 в 2022 году до 35 в 2023 году, а затем до 52 в этом году. В целом ожидается, что на рынке бизнес-джетов соотношение заказов к поставкам сохранится на уровне 1:1, при этом в 2024 году снизятся как цены, так и продажи.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Amaro Aviation подписывает соглашение о приобретении AW09 для дебютного запуска в Бразилии

Бразильский чартерный и долевого оператор Amaro Aviation дебютировал в сегменте винтокрылых машин, подписав с компанией Gualter Helicopteros эксклюзивный контракт на приобретение вертолета AW09. Соглашение о партнерстве, подписанное в декабре, делает Amaro Aviation стартовым заказчиком новой модели в стране.

Вертолет будет эксплуатироваться компанией Amaro Aviation и доступен для чартеров, а также программ долевого владения.

Генеральный директор Маркос Амаро говорит: «Проект AW09 является очень инновационным. Это одномоторный вертолет с большой мощностью, но в то же время это продукт, который произведет революцию

на рынке, поскольку он содержит технологию четырехосного автопилота и очень просторным багажным отделением. Кроме того, это вертолет с очень разумными эксплуатационными расходами».

В прошлом году четвертый прототип вертолета AW09 (ранее Kopter SH09) совершил первый полет с двигателем Safran Arriel 2K мощностью 1000 л.с. Именно эта силовая установка будет основной для серийных машин. AW09 является последним дополнением к линейке вертолетов Leonardo, которая присоединилась к портфолио после приобретения в 2020 году швейцарского производителя Kopter. Вертолет, который может быть сконфигурирован для перевозки до восьми пассажиров, имеет дальность полета 430 морских миль и крейсерскую скорость 140 узлов.



КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

weltall.aero
8 800 500 2151
+7 (495) 129 29 04
charter@weltall.ru



BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

На Beechcraft King Air B200 впервые установили Garmin G1000 NXi

Компания Elliott Aviation успешно завершила и осуществила первое обновление Garmin Autoland для Beechcraft King Air B200. Эта вежа знаменует собой значительное достижение для Elliott Aviation и открывает следующую главу в эволюции платформы Garmin G1000 NXi для King Air. Летом прошлого года Garmin получила одобрение FAA системы Garmin Autoland и Garmin Autothrottle для самолетов King Air серии 200, оснащенных G1000 NXi, и некоторых моделей King Air серии 300.

В 2023 году King Air 200 отметил 50-летие, и теперь для этого почтенного самолета доступны новейшие технологии повышения безопасности Garmin. Сертификация знаменует собой первое предложение

Garmin Autoland и Autothrottle в качестве решения для модернизации, а также первую сертификацию для G1000 NXi.

В пресс-службе Garmin поясняют, что интегрированная приборная панель следующего поколения G1000 NXi позволяет использовать беспроводную связь в кабине, в том числе и для обновления баз данных с использованием приложения Garmin Flight Stream. G1000 NXi, повышает ситуационную осведомленность пилотов благодаря приложению SurfaceWatch, обеспечивает выполнение визуальных заходов на посадку и использование многослойных карт на индикаторе навигационной обстановки.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Оман – новая точка на карте полетов «ДримДжет»

Российская компания «ДримДжет» впервые выполнила на бизнес-джете Embraer Legacy 600 беспосадочный рейс в Оман (Muscat International Airport). Аэропорт Омана располагает собственным FBO с возможностью предоставления пассажирам услуг уровня VIP, а также становится транспортным узлом на Ближнем Востоке для коммерческого, промышленного и туристического секторов. Рейс компании «ДримДжет» в столичном аэропорту Омана обслуживала компания Jetex.

Особенностью выполнения рейса в Маскат является, прежде всего то, что маршрут проходит через воздушное пространство нескольких государств – Россия, Азербайджан, Иран, ОАЭ и Оман. У каждого государства есть свои региональные требования к планированию и выполнению полетов, в большинстве этих государств применяется разрешенная

система использования воздушного пространства.

Пассажиры рейса оценили и комфорт флагмана компании. Салон 13-местного Legacy 600 разделен на три зоны, которые с комфортом вмещают 13 пассажиров. В передней части – четыре отдельных кресла и столики. В средней – четыре кресла в конфигурации 2+2 и большой стол. В задней части самолета – два отдельных клубных кресла и уютный трехместный диван. А если полет – долгий, можно устроить шесть удобных спальных мест. Почти 47 кв.м. пространства салона дополнены огромным багажным отделением почти в 7 кубометров, а 22 иллюминатора наполняют салон светом и делают интерьер еще объемнее. Характеристики самолета обеспечивают превосходные дальность и скорость – до 4500 км и 800 км/ч соответственно.



Представляем Як-40Д VIP

- Доказанная надежность
- Роскошный салон 2022 года на 13 пассажиров
- Базировка: Внуково-3
- Эксклюзивные полеты в труднодоступные аэропорты РФ



Борис: +7 999 710 91 00
 Дмитрий: +7 926 865 62 65
 Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Dream Jet

Haute Aviation получил «Летающий Маттерхорн»

Швейцарская компания Haute Aviation получила новый самолет PC-12 NGX, который впервые был поставлен в новой livree производителя. По словам управляющего партнера Кэтрин Таманьи, базирующийся в Цюрихе, турбопроп «идеально подходит для нашего авиапарка».

Самолет имеет красивую раскраску с изображением вершины Маттерхорна на хвосте. Внутри компании он стал известен как «Летающий Маттерхорн».

«Этот самолет дает нам больше гибкости», - говорит Таманья. «Наряду с другими нашими PC-12 мы можем выполнять больше чартерных рейсов. Совершенно новый самолет всегда привлекателен для нас и пассажиров, и до сих пор он показывал

фантастические результаты. Художественные работы и совершенно новый интерьер высоко ценятся клиентами».

Внешний вид был создан Адрианом Гандером, также известным как «Аной» молодым швейцарским художником из того же региона, что и завод Pilatus. «Он представляет Швейцарию в очень современном стильном виде с символом Маттерхорна», - добавляет она. «Это полноценный чартерный самолет, и он будет летать в основном по Швейцарии, Европе и Великобритании. Летом мы получаем много запросов на Сен-Тропе. Зимой мы летаем в Гштаад и в другие небольшие аэропорты, которые «возможны» только с PC-12».



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ ДЛЯ БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка
срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту

ГТЛК способствует развитию авиасообщения на Чукотке

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) помогает в развитии авиационного сообщения в Чукотском автономном округе. Компания поставит два вертолета Ми-8МТВ-1 в регион в рамках утвержденного Правительством РФ инвестиционного проекта с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Первый вертолет в рамках контракта между ГТЛК и местным перевозчиком «ЧукотАВИА» поступит в регион и начнет перевозить пассажиров и грузы уже в ближайшее время, воздушное судно также будет задействовано в выполнении работ для нужд санитарной авиации.

В настоящий момент ГТЛК прорабатывает сделку по передаче в лизинг авиакомпании «ЧукотАВИА»

еще одного универсального вертолета Ми-8МТВ-1, который планируется передать до конца 2024 года.

Напомним, всего по проекту ФНБ ГТЛК поставит в регионы 86 вертолетов современных модификаций Ми-8 производства холдинга «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех. Из них 26 ВС уже передано в лизинг российским перевозчикам, еще 30 бортов авиакомпании получают в этом году. Это самый крупный единовременный гражданский контракт на самую массовую модель вертолетов (12 тыс. ед. выпущено за 60-летнюю историю, более 150 модификаций, использующихся во всем мире). Таким образом, ГТЛК выберет половину от всего производства гражданских вертолетов в стране. Винтокрылые машины будут поставлены российским авиакомпаниям по льготной ставке – 2,5%.



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

VIP Completions: сигналы с рынка переоборудования весьма позитивны

Компания VIP Completions, провайдер услуг по доработке и ремонту самолетов, представила обновленную информацию о своей деятельности, а также прогноз на 2024 год, включая кастомизацию Boeing BBJ. В настоящее время, имея полностью заполненные ангары, компания также планирует переоборудовать Gulfstream G550 из делового в санитарный самолет и провести полную внутреннюю реконструкцию Dassault Falcon 7X.

«Все это большие проекты», - сказал президент VIP Completions Бен Ширази. «Работа над корпоративными авиалайнерами и дальнемагистральными бизнес-джетами дает нашей команде возможность трансформировать и оживить самолеты. Комплексный ремонт значительно улучшает качество полета и одновременно повышает ценность активов наших клиентов».

Хотя отраслевой прогноз, похоже, указывает на 2% темп роста в этом году, что приведет к поставке 775 новых деловых самолетов, возвращение к допандемийной «реальности» и в значительной степени восстановление цепочки поставок, похоже, указывают на период стабильности для компаний, работающих в сегменте ТОиР.

«Что касается подержанных деловых самолетов, мы ожидаем небольшого снижения цен в этом году», - сказал Ширази. «Однако это может быть полезно для кастомизации и переоборудования, поскольку покупатели будут более внимательно относиться к стоимости. В свою очередь, владельцы могут решить, что модернизация существующего самолета более привлекательна, чем его вывод с рынка. По этим причинам мы считаем, что объемы реконструкции и конверсии останутся достаточно значительными, мы настроены оптимистично».



 A graphic design for Jetport Interiors. It features the company logo at the top left, which consists of a stylized blue and white circle. To the right of the logo is the text "Jetport Interiors". Below the logo is a stylized white line drawing of a person sitting in a private jet cabin, with a window and another seat visible. The background is a dark grey gradient with a pattern of small white dots. At the bottom, there is a white plus sign icon and the website address "jetport-interiors.tech".

Решения,
создающие
стиль

jetport-interiors.tech

ASG: в АТР наблюдался всплеск позитива на рынке деловой авиации

По данным Asian Sky Group (ASG), в Азиатско-Тихоокеанском регионе наблюдался всплеск позитивных настроений и намерений на рынке деловой авиации после мрачной первой половины 2023 года. Во втором полугодии оптимизм рынка увеличился на 10–20% в различных частях региона, и «прилив изменился», написал Джеффри Лоу в недавно опубликованном ежеквартальном отчете Asian Sky.

Лоу, владелец и директор ASG, нарисовал мрачную картину в первом полугодии 2023: 27% опрошенных респондентов из региона считают, что экономическая ситуация будет только ухудшаться (это увеличение на 14% по сравнению с 2022 годом).

«Если у вас нет хороших перспектив на будущее, вы, как правило, не пойдете и не купите корпоративный самолет», - сказал он. Также за этот период количество операторов, сообщивших о сокращении полетов, подскочило с 10% до 26%. «Этот большой взрыв в сфере полетов бизнес-джетов, который наблюдается во многих других регионах мира, похоже, еще не произошел в Азии, по крайней мере, в течение первых шести месяцев 2023 года».

Однако динамика развития секторов туризма и розничной торговли, а также общее улучшение экономической ситуации в регионе на 5% способствовали росту оптимизма. Тем не менее Лоу предупредил, что в каждом регионе своя экономика, и два из «лидеров» регионов – Китай и Индия – разошлись в своих темпах.

Парк бизнес-джетов в Индии в 2021 году вырос на 0,7% и на 7,2% в 2022 году, а в Китае сократился на

1,7% и 11,2% соответственно. Лоу добавил, что за последние два года Китай потерял около четверти своего парка бизнес-джетов, причем самолеты были проданы из-за ограничений Covid, политических настроений или экономического спада. В то время как в первом полугодии Индия вышла на второе место в регионе по рынку бизнес-джетов.

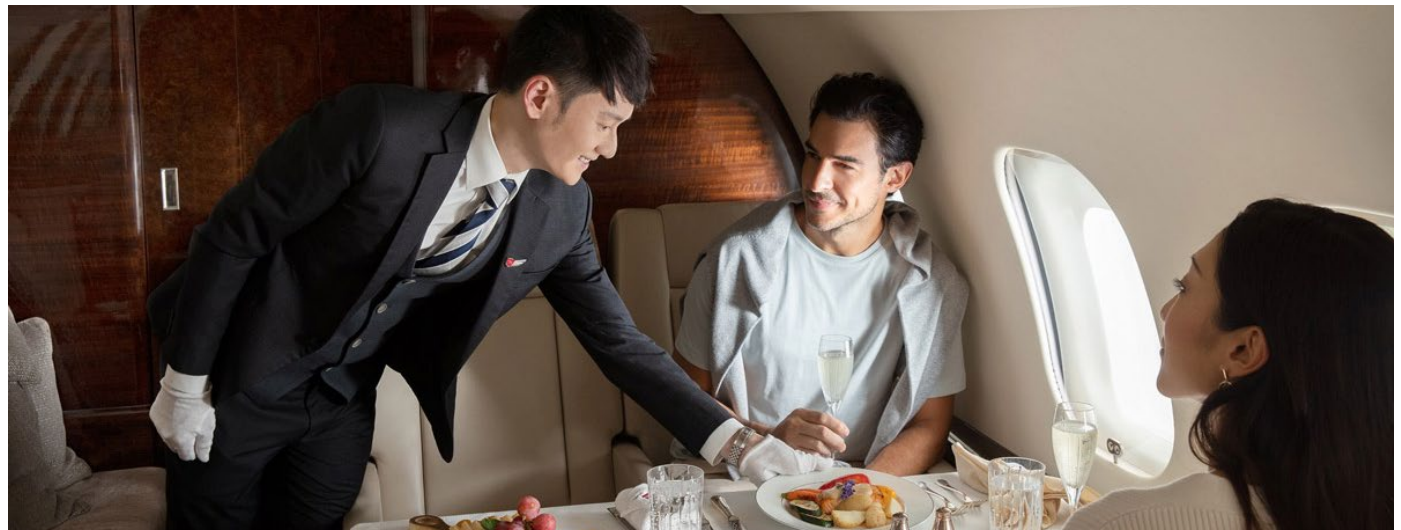
В третьем квартале только 6% индийских респондентов почувствовали, что условия могут ухудшиться, это самый низкий показатель с 2019 года и лучше общего показателя по Азиатско-Тихоокеанскому региону в 23%. Трафик в Индии особенно возрос в августе и сентябре. Позитив в Китае еще не отразился на покупательских намерениях, но усилился на фоне экономического оптимизма.

Оптимизм в целом вырос с 73% до 77% по всему региону. Юго-Восточная и Северо-Восточная Азия были единственными субрегионами, в которых на-

блюдался спад экономических настроений: с 83% до 72%.

ASG отметила, что все большее число предприятий перемещается, в частности, в Юго-Восточную Азию и становится более уязвимыми к слабому спросу на промышленную продукцию, неблагоприятным погодным условиям и сокращению сельскохозяйственных урожаев. Несмотря на это, Сингапур лидирует в регионе по количеству полетов, учитывая рост числа иностранных предприятий.

Около 37,7% респондентов по всему региону были заинтересованы в покупке самолетов на вторичном рынке, что частично объясняется отсутствием новых самолетов. Большие джеты по-прежнему остаются предпочтительной категорией в Китае, на Ближнем Востоке и в Северной Африке. Между тем, почти половина респондентов планируют арендовать самолет в течение следующих трех лет.



НБАА бьет тревогу по поводу потенциального запрета на полеты бизнес-авиации в Дублине

НБАА недавно обратилась к послу США в Ирландии и послу Ирландии в США по поводу угрозы запрета на полеты самолетов авиации общего назначения, включая деловую авиацию, в аэропорту Дублина (DUB).

Ожидается, что в 2024 году общий пассажиропоток в аэропорту превысит текущий годовой лимит в 32 миллиона человек. Хотя вопрос об увеличении пассажиропотока до 40 миллионов в год обсуждается, администрация аэропорта Дублина (DAA) также предложила запретить все нерегулярные рейсы, «разовые» рейсы, включая деловую авиацию, чтобы сохранить количество пассажиров в пределах текущего лимита.

«По сути, это действие DAA приведет к тому, что ни одному рейсу бизнес-авиации не будет разрешено прилетать в аэропорт Дублина или вылетать из него до тех пор, пока не будет обеспечено планирование по увеличению пассажиропотока», - написал президент и главный исполнительный директор НБАА Эд Болен послу США Клэр Кронин и послу Ирландии Джеральдин Бирн Нейсон. «В среднем для принятия такого решения по планированию требуется два года, а это означает, что вполне вероятно, что лимит будет превышен задолго до того, как планирование будет завершено. Таким образом, DAA предлагает ввести эффективный запрет на все деловые рейсы в аэропорт Дублина и из него».

Болен подчеркнул работу НБАА с Ирландской ассоциацией деловой и гражданской авиации (IGBAA) по информированию правительственных чинов-

ников о важности бизнес-авиации на Изумрудном острове, в первую очередь о ее жизненно важной роли в поддержке американских компаний, работающих в Ирландии.

«Для американских компаний, в которых работают тысячи ирландских граждан, бизнес-авиация является основополагающим инструментом для конкуренции на мировом рынке, сохранения продуктивности во время путешествий и соединения небольших городов и населенных пунктов», - продолжил он. «Не будет преувеличением сказать, что запрет, предлагаемый DAA, значительно снизит привлекательность Ирландии как места для прямых иностранных инвестиций».

Отрасль также поддерживает сотни дополнительных рабочих мест в Ирландии, добавил Болен, которые окажутся под угрозой, если власти сократят полеты бизнес-авиации в Дублин.

Хотя и НБАА, и IGBAA надеются, что ограничение количества пассажиров в аэропорту будет увели-

чено до 40 миллионов, группы также предложили альтернативу — выделить 20000 пассажиров из текущего лимита в 32 миллиона специально для бизнес-авиации.

«Это составляет всего лишь 0,0625% от лимита количества пассажиров при сохранении доступа в Ирландию и район Дублина для бизнес-авиации, что приносит существенные экономические и коммерческие выгоды, сохраняя при этом ограничение в 32 миллиона человек», - отметил Болен.

Предлагаемый запрет на полеты АОН в аэропорту Дублина является последним в серии предложений по всей Европе по ограничению операций деловой авиации. В мае 2023 года французское правительство ввело ограничение на полеты самолетов между внутренними пунктами назначения, до которых можно доехать на поезде за 2,5 часа, уделяя особое внимание бизнес-авиации. Аналогичная попытка запретить бизнес-джеты в амстердамском аэропорту Схипхол была приостановлена в конце прошлого года.



Рост страховых премий за последние пять лет оказался «жестоким» для операторов и владельцев

После трагической катастрофы в токийском аэропорту Ханэда можно быть уверенным, что пассажиры будут уделять больше внимания инструктажам по безопасности. Ну, по крайней мере, на следующий месяц. Видеозапись также напомнила андеррайтерам авиационного страхования (специалист или компания, чья деятельность связана с оценкой и принятием на себя рисков), как быстро их премии могут сгореть.

Рост страховых премий за последние пять лет оказался «жестоким» для операторов и владельцев. Страхование каско самолета в 2023 году обходилось примерно в два раза дороже, чем в 2017 году.

«Ни один андеррайтер не спешит заявлять, что ставки значительно упадут в первой половине года», - говорит Тодд Гелич, старший вице-президент брокерской компании AssuredPartners Aerospace. «Никто не пытается увеличить долю рынка, и нет никакой гонки вниз, но хорошая новость заключается в том, что большой рост премий, похоже, закончился».

Рынок авиационного страхования – особенный. Брокеры обычно имеют менее 20 андеррайтеров, конкурирующих за большие бизнес-джеты, причем менее 10 из них, по мнению Гелича, являются сильными. Затем андеррайтеры обычно находят перестраховщиков, которые возьмут на себя риск.

«В первые два квартала года андеррайтеры обычно получают желаемую цену, а во второй половине года цену устанавливает рынок», - говорит Гелич.

Страхование никогда не ограничивается только

премией. «Андеррайтеры могут быть очень требовательными», - говорит Гелич. «Я бы сказал, что никогда не было иска, в котором андеррайтер, требующий условий, когда-либо предотвращал возникновение убытков. Но это может помочь андеррайтерам почувствовать себя лучше. Наша работа как брокеров часто состоит в том, чтобы противостоять им».

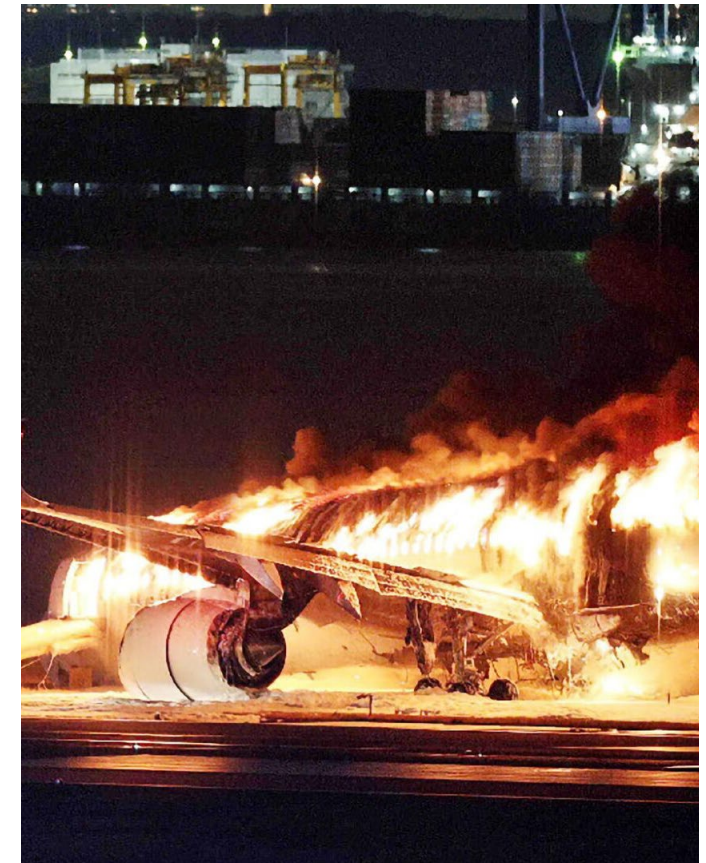
Ставки выросли после 2019 года, а затем ускорились в 2020 и 2021 годах, поскольку страховщики потеряли деньги в авиации. Бенджамин Петерсон, генеральный директор Sunset Aviation Insurance, говорит, что за последний год на рынок вышли четыре новых авиационных страховщика. Многие из них сосредоточены на рисках с меньшим охватом, таких как переход пилотов-владельцев с турбовинтовых самолетов на реактивные и вертолеты. Некоторые страховщики проявляют больший интерес к страхованию операторов вертолетов. Рынок также становится более гибким в отношении молодых пилотов.

«Возраст пилотов имеет большое значение, но ситуация улучшилась», - говорит Петерсон. «Прежнему трудно найти страховщика для пилота-владельца старше 75 лет, но застраховать 70-летнего сейчас проще, чем два года назад».

В этом году пилоты-владельцы могут начать платить меньше. «У некоторых пилотов-владельцев страховые премии в 2021 году выросли на 100%», - говорит Петерсон из Sunset. «Если вы перешли на реактивный самолет с турбовинтового или были новым пилотом, вы по сути пострадали, «когда прилив поднял все лодки». Теперь они получают

выгоду, поскольку ситуация, по крайней мере, стабилизируется, и они стали более опытными. Я не говорю, что ситуация вот-вот снова отступит, но, по крайней мере, она нормализовалась».

Страховщики, возможно, сейчас более счастливы, но они столкнулись с ростом затрат на ремонт самолетов. «Стоимость ремонта сейчас ошеломляет», - говорит Гелич. «Это не дает андеррайтерам особого стимула снижать премии».



ExecuJet MRO Services Middle East выполнила тяжелый чек и ремонт салона Global 6000

ExecuJet MRO Services Middle East, дочерняя компания Dassault Aviation, завершила работу над Global 6000, которая включала обширную реконструкцию салона, установку новой системы спутниковой связи и тщательную проверку планера.

Эта конкретная проверка планера, которая проводится через 120 месяцев, является одной из самых сложных, которые можно выполнить на Global 6000, поскольку она также включает в себя капитальный ремонт шасси.

«Несколько лет назад клиенты из Ближнего Вос-

тока отправляли такие проекты (очень тяжелый чек в сочетании с капитальным ремонтом салона) провайдерам ТОиР в Европе, но теперь эти проекты переходят сюда, в Дубай», - говорит Ник Вебер, региональный вице-президент по Ближнему Востоку в ExecuJet MRO Services. «Клиенты признают, что у нас есть возможности, включая доступные слоты, позволяющие гибко удовлетворять потребности клиентов. И у нас есть специалисты и опыт, чтобы обеспечить высочайшее качество. Наши высококвалифицированные инженерные команды обладают богатым опытом работы с семействами бизнес-джетов Global и Challenger.

Этот конкретный Global 6000 также потребовал некоторых доработок по планеру. Внутренние закрылки самолета подлежат сервисному бюллетеню производителя самолета, требующему снятия верхней обшивки и замены нервюр. Компания ExecuJet выполнила более 38 таких ремонтов закрылков и имеет специальные инструменты, необходимые для выполнения данного сервисного бюллетеня.

Что касается работ по ремонту салона, ExecuJet MRO Services Middle East имеет давние отношения с европейским специалистом по внутренней отделке самолетов F/List, у которого также есть предприятие в Дубае. Компания сотрудничала с F/List Dubai в работе над интерьером Global 6000, которая включала новую кожаную обивку кресел в кокпите и салоне, новый ковер и новый материал панелей Dado. Dado-панель закрывает нижнюю часть стенки пассажирского салона.

Клиент также решил воспользоваться простым, поручив ExecuJet установить новую высокоскоростную систему Satcom Direct Plane Simple Кудиапазона, которая обеспечивает скорость передачи данных до 15 Мбит/с. «Отремонтированный салон и новая система спутниковой связи — это разумные инвестиции, и теперь стоимость самолета увеличится», — говорит Вебер.

Компания работает в Дубае, обслуживая операторов Challenger и Global со всего региона, уже более 20 лет и завоевала множество наград за выдающиеся достижения в области обслуживания MRO за работу на самолетах Global и Challenger.



СЛQ определяет основные тенденции в интерьере VVIP-самолетов

В последнем выпуске журнала Corporate Jet Investor Quarterly, который вышел недавно, была поставлена задача отразить последние тенденции в интерьерах частных VVIP-самолетов. Чтобы выявить новые предпочтения в дизайне салонов, редакция задала шести ведущим компаниям пять ключевых вопросов о высококлассных интерьерах.

В опросе приняли участие: Camber Aviation Management, Fokker Services Group, Greenpoint Technologies, International Jet Interiors, Jet Aviation и Winch Design. Первые три вопроса были такими:



Насколько легко найти место для комплектации? Учитывают ли покупатели стоимость перепродажи при выборе интерьера? Какие различия вы видите в дизайнерских предпочтениях молодых и пожилых покупателей? Последние два вопроса заключались в следующем: насколько важна экологичность в дизайне салона и какие ключевые тенденции в дизайне интерьеров вы прогнозируете на следующие пять лет?

Говоря о следующих пяти годах, Боаз Бал, директор по продажам отдела переоборудования и комплектации самолетов Fokker Services Group, отметил, что тенденции развиваются в направлении повышения функциональности, комфорта пассажиров и эстетики. «Некоторыми ключевыми тенденциями в дизайне VIP-интерьеров являются новые экологически чистые и легкие материалы, улучшенные развлечения в полете, дизайн освещения салона, возможность связи, эстетические улучшения и модульность», - сказал Бал.

Маккал Трупп, менеджер по дизайну Greenpoint Technologies, согласился: «Мы наблюдаем растущий интерес к устойчивому развитию, о чем свидетельствует увеличение количества запросов на поиск экологически чистых материалов». Например, поставщики текстиля и кожи принимают меры, чтобы предложить варианты, полученные из экологически чистых источников, добавила она.

Томас Чатфилд, генеральный директор Camber Aviation Management, отметил растущий интерес к устойчивому развитию, коммуникационным возможностям, дизайну, ориентированному на здоровье, универсальности и персонализации. «Растет

интерес к использованию экологически чистых и устойчивых материалов для снижения воздействия интерьеров на окружающую среду», - сказал он.

Эрик Пот, президент International Jet Interiors, подчеркнул баланс между комфортом, стилем и экологичностью. «Каждый год появляются новые материалы, которые являются экологически чистыми, и если они имеют смысл для наших клиентов, они будут рады воспользоваться преимуществами поиска баланса между стилем, комфортом и окружающей средой».

Для Хендрика Янссена, руководителя отдела продаж комплектующих, предложение Jet Aviation экологичных интерьеров было частью 10-летнего пути. «Мы видим растущий интерес со стороны наших клиентов к тому, как мы можем поддержать их усилия по повышению устойчивости деловой авиации...».

По словам партнера Yachts & Aviation Грейга Джолли, Winch Design старалась избегать следования тенденциям. Однако компания заметила растущий спрос со стороны клиентов на персонализированные и уникальные интерьеры салонов. «Сфера дизайна интерьера частных самолетов начала следовать за эволюцией, которую мы наблюдаем в других отраслях, особенно в автомобильном дизайне и дизайне яхт, поскольку владельцы в конечном итоге ищут плавный переход между своим домом, офисом и самолетом».

[Здесь](#) вы можете прочитать полную историю, включая ответы на четыре других вопроса о дизайне.

Производство вертолетов гражданского назначения в России в 2023 г.

Согласно заявлению руководства холдинга «Вертолеты России», на предприятиях холдинга планировалось построить в 2023г. немногим более 100 винтокрылых машин гражданского назначения, но по разным причинам, в частности, из-за нехватки двигателей было произведено около 70 вертолетов. Проведение в течение двух лет СВО внесло свои коррективы.

Вертолеты гражданского назначения строились в основном на трех заводах холдинга «Вертолеты России»: ПАО «Казанский вертолетный завод»

(КВЗ), АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (У-УАЗ) и АО «Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП)».

ПАО «Казанский вертолетный завод» (КВЗ)

По официальным заявлениям, КВЗ на ближайшие годы обеспечено полностью. Еще в 2022 г. было афишировано, что план казанского предприятия на 2023 г. – 120 вертолетов, а на 2024 г. – 125 машин. По другой информации, в 2022 г. и 2023 г.

планировалось выпустить 111 и 106 машин соответственно, что ближе к действительности.

Основная продукция Казанского вертолетного завода (КВЗ) для гражданских заказчиков – это многоцелевые винтокрылые машины Ми-8МТВ-1. Экспортный вариант имеет обозначение Ми-17-1В. Это вертолет широко известного семейства Ми-8.

В 2022-2023 гг. осуществлялось выполнение контрактов на поставку 26 вертолетов марки Ми-8МТВ-1, из которых 12 машин было передано заказчикам в 2022 г., еще 14 машин передали авиакомпаниям в 2023 г.

В прошедшем 2023 г. руководство КВЗ намечало начать выпуск усовершенствованной импортозамещенной модели легкого вертолета «Ансат-М», оснащенного двумя отечественными двигателями ВК-650В. Сейчас ведутся их летные испытания двигателя. Планируется после завершения летных испытаний изготовить около 100 вертолетов марки «Ансат-М».

В 2024 г. намечено получить сертификат типа на ТВД ВК-650В – российский аналог канадского ТВД PW-207K. Серийное производство мотора ВК-650В, предназначенного для отечественных многоцелевых и специальных вертолетов взлетной массой до 4 тонн, планируется развернуть в 2024 г.

В конце декабря прошедшего 2023 г. КВЗ передал в рамках контракта в лизинг 9 вертолетов «Ансат» для заказчика – Национальной службы санитарной авиации (НССА).



Холдинг «Вертолеты России» поставил в 2023 г. в Зимбабве 18 вертолетов «Ансат», оснащенных двумя турбовальными двигателями (ТВД) PW-207K канадской компании «Пратт-Уитни Кэнэда». Зимбабвийский информационный ресурс ZimLive.com сообщил, что страна заказала 32 вертолета «Ансат», за которые правительство африканской страны заплатит в общей сложности \$320 млн., что в среднем получается по \$10 млн. за штуку. Казанский вертолетный завод (КВЗ) должен передать все заказанные вертолеты до конца 2024 г. Это крупнейший на сегодняшний день по количеству «Ансатов» экспортный контракт КВЗ.

Из 18 вертолетов, поставленных сейчас в Зимбабве, две трети винтокрылых машин (12 штук) построены в санитарном варианте, а 6 машин предназначены для полиции. Из общей партии в 32 вертолета 14 штук остальных «Ансатов» должны быть

поставлены в военном варианте, причем минимум три из них будут переданы в модификации, которая предназначена для перевозки VIP персон.

По расчетам экспертов, из-за санкций, введенных против России, в прошедшем 2023 г. постепенно должна была произойти приостановка серийного производства вертолетов «Ансат» с двигателями PW-207K. Видимо, на КВЗ имелся значительный запас двигателей PW-207K, благодаря чему удалось изготовить значительное количество «Ансатов». Для Зимбабве приобретение двигателей и запчастей для вертолетов «Ансат» и двигателей, по всей видимости, проблемой не будет, была бы валюта.

Республика Сербская должна была получить в 2023 г. третью машину «Ансат». Всего Сербия в соответствии с контрактом получит три машины «Ансат».

В новой редакции Программы развития авиатранспортной отрасли России до 2030 г. на 2023 г. запланирован выпуск 13 «Ансатов». На 2024 г. – ни одного. Можно сделать предположение, что в 2024 г. будет использован последний складской запас моторов. В 2025 г. планируется изготовить 11 машин, можно предположить, что эти винтокрылые машины будут оснащены отечественными моторами ВК-650В.

23 января 2023 г. глава Татарстана Рустам Минниханов на встрече с президентом В.Путиным сообщил, что в 2022 г. КВЗ произвел 106 вертолетов военного и гражданского назначения. По официальным заявлениям, КВЗ на ближайшие годы КВЗ обеспечено полностью. План 2023 г. – 120 вертолетов, а 2024 г. – 125 машин. По другой информации, в 2022 г. и 2023 г. планировалось выпустить 111 и 106 машин соответственно.

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (У-УАЗ)

Авиазавод в Бурятии в настоящее время специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ (Ми-171Е), Ми-171, Ми-171А2, Ми-171А3 и Ми-8АМТШ (Ми-171Ш).

В 2023 г. для гражданских заказчиков в рамках лизинговых контрактов, заключенных с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК), было построено и передано около 20 вертолетов Ми-8АМТ (большинство из них (15 штук) – авиакомпании «ЮТэйр»).

В 2019 г. холдинг «Вертолеты России», в частно-



сти, заключил контракт с компанией «Нацпромлизинг-Инвест» (совместная компания Ростеха и Фонда развития промышленности) на поставку 18 вертолетов Ми-8АМТ для авиакомпании «Газпром Авиа». Три из них были переданы в 2023 г. Суммарно в 2022 г. было передано 10 вертолетов. Винтокрылые машины будут использоваться для обслуживания нефтегазовых объектов, в том числе на Крайнем Севере». В 2024-2026 гг. УУАЗ должен построить и передать авиакомпании «Аврора» 10 вертолетов Ми-171А2 и 11 вертолетов Ми-171А3.

В прошедшем году УУАЗ поставил МЧС два новых серийных вертолета Ми-8АМТШ-ВА (в арктическом исполнении). Конструкция этой модели машины Ми-8АМТ учитывает все основные особенности применения вертолетной техники в зоне северных широт

АО «Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП)»

Башкирское предприятие производит вертолеты

семейства Ка-32. В прошлом году предприятие из Кумертау (Башкирия), согласно контракту, поставило один вертолет Ка-32 в противопожарном варианте в Сербию для защиты территории страны от пожаров.

Большие надежды в Кумертау возлагаются на новую модель вертолета для пожаротушения – машину Ка-32А11М, поставки которой предприятие планировало начать в 2022 г. Сертификация этой модели была завершена в декабре 2023 г.

Основные отличия Ка-32А11М от модели Ка-32А11 – это «стеклянная» кабина экипажа, более мощные российские двигатели ВК-2500ПС-02 вместо ТВЗ-117 и новая система пожаротушения СП-32. Система пожаротушения оснащена электроподогревом створок сброса воды, шлангов и помп. Вместимость СП-32 – до 4 тонн воды и до 400 литров пеноагента.

Лизинг

В феврале 2023 г. были подписаны контракты на производство гражданских вертолетов, которые будут поставлены эксплуатантам посредством лизинговых компаний. В течение трех лет авиаперевозчикам в рамках лизинга планируется передать 107 вертолетов. В 2023 г. Российские авиакомпании должны были получить через контракты с ГТЛК 26 вертолетов семейства Ми-8, построенных на КВЗ и УУАЗ.

Через АО «Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК)» поставляется приблизительно 45% гражданской винтокрылой техники,



произведенной на предприятиях, входящих в холдинг «Вертолеты России». Всего в рамках заключенных контрактов в течение 2023-2025 гг. ГТЛК должна передать 17 российским авиакомпаниям 86 винтокрылых машин Ми-8АМТ/Ми-8МТВ, поставки которых будут полностью профинансированы на сумму в 44,5 млрд. рублей из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

В документах правительства отмечается, что вертолеты будут переданы в лизинг авиакомпаниям (каждая машина) в республики Саха и Коми, в Красноярский, Краснодарский, Камчатский и Хабаровском края, в Вологодскую, Тверскую, Новосибирскую области и др. Из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), на реализацию проекта бу-

дет направлено 44,5 млрд. рублей. Утверждается, что эта сумма полностью покрывает необходимый объем финансирования проекта.

Всего с момента запуска программы по развитию лизинга российских вертолетов с госфинансированием ГТЛК поставила 134 воздушных судна. По состоянию на 23 июня общий объем инвестиций в программу составил 55 млрд. руб., из которых 26 млрд. приходится на бюджетные средства.

Итоги

В обзоре приводятся данные только по самым значимым поставкам вертолетов предприятиями холдинга «Вертолеты России», о которых сообщалось

в официальных отечественных СМИ. Для сравнения: согласно отчетам холдинга «Вертолеты России», в 2021 г. на предприятиях холдинга суммарно было произведено 108 вертолетов, в 2020 г. – 153 машины. В 2022 г. российские предприятия выпустили 185 гражданских вертолетов, это в 1,7 раза больше, чем годом ранее, когда было произведено 108 винтокрылых машин.

Проведение в течение двух лет СВО внесло свои коррективы. Россия значительно нарастила производство вертолетов, причиной этого стал госзаказ, связанный с проводимой на Украине специальной военной операцией (СВО). Причем увеличение количества выпускаемых вертолетов коснулось не только военных моделей, но и гражданских. Об этом сообщил глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов. Однако анализ информации позволяет усомниться в официальных объемах выпуска гражданских вертолетов.

Если в 2021 г. предприятия холдинга «Вертолеты России» поставили Минобороны РФ 134 военных вертолета различных моделей, то уже в 2022 их количество, согласно заявлению С.Чемезова, возросло до 296 единиц. По 2023 г. пока никаких цифр по военным вертолетам нет, но можно предположить, что они будут превышать позапрошлогодние.

На основании официальной информации, можно сделать предположение, что в 2023 г. на заводах холдинга «Вертолеты России» было построено и поставлено заказчикам около 70 машин гражданского назначения.

Юрий Пономарев, Жуковские Вести



4-недельный тренд показывает снижение трафика в мире, но в Европе рост

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первую неделю 2024 года (1-7 января) глобальный трафик бизнес-джетов увеличился на 9% по сравнению с предыдущей неделей, хотя на 3% отстал от тех же дат января 2023 года.

Глобальная активность бизнес-джетов за последние 4 недели снизилась на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Совокупная активность по Part 135 и Part 91K (чартеры и долевые рейсы) выросла на 4% по сравнению с 52-й неделей 2023 года, хотя и на 2% ниже первых 7-ми дней января прошлого года. Мировой трафик турбовинтовых самолетов начал этот месяц с небольшим снижением (-0,1%) по сравнению с первыми семью днями января 2023 года.

Регулярные авиаперевозки выросли на 12% по сравнению с первой неделей января прошлого года, а грузовой трафик снизился на 9%.

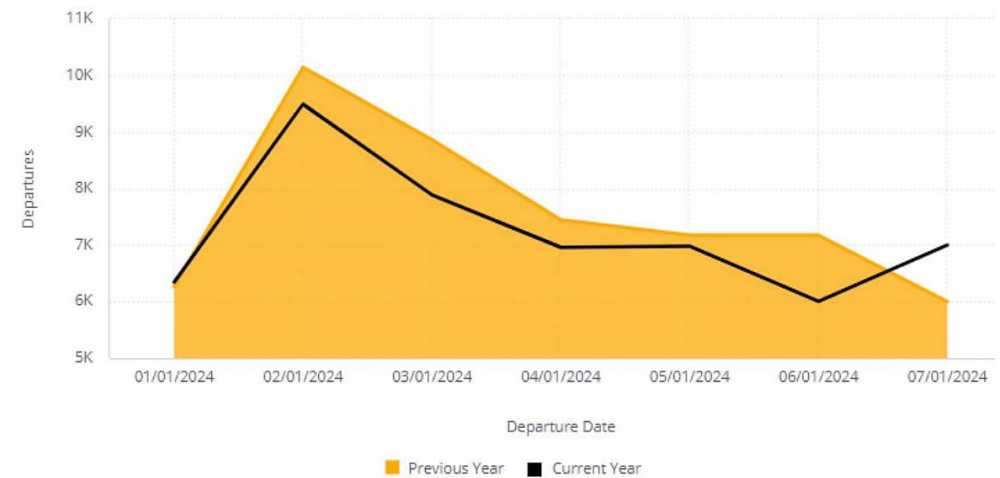
Северная Америка

Трафик бизнес-джетов в Северной Америке начал 2024 год с отставанием на 5% от января прошлого года, хотя и на 7% опередил 52-ю неделю 2023 года. За последние 4 недели активность бизнес-джетов снизилась на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Трафик суперсредних и сверхдальних бизнес-джетов на 2% выше по сравнению с январем 2023 года, в то время как суперлегкие и сверхлегкие джеты снизили активность более чем на 10% по сравнению с январем 2023 года.

Рассматривая только трафик бизнес-джетов в США, 2 января наблюдался замет-

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	505,154	75%	12.0%
Business Aviation	92,498	14%	-2.1%
Other	58,839	9%	18.9%
Cargo	16,848	3%	-8.5%
Grand Total	673,339	100%	9.7%

Активность на первой неделе 2024 г. (деловая авиация включает турбовинтовые самолеты и бизнес-джеты)



Активность бизнес-джетов в Северной Америке с 1 по 7 января 2024 г.

ный всплеск спроса, отражающий возвращение из мест отдыха в период праздников. Еще одно подтверждение этому проявилось в популярных аэропортах: в Палм-Бич, занявшим второе место, было всего на 7 рейсов меньше, чем в Тетерборо, занявшего первое место. Майами Опа-Лока, Неаполь и Ван Найс замыкают пятерку лучших аэропортов США для бизнес-джетов.

Имея чуть более 8100 рейсов, Флорида в этом месяце стала самым загруженным штатом США для бизнес-джетов, а налет более чем вдвое превосходит Техас, который занял второе место. Нью-Йорк – самый популярный пункт назначения из аэропортов Флориды – Уэст-Палм-Бич, Майами, Бока-Ратон и Неаполя – основных городов отправления. Embraer Phenom 300 выполнил больше всего рейсов из аэропортов Флориды, хотя Challenger 300/350 имеет наибольший налет.

Европа

В Европе активность бизнес-джетов за первую неделю 2024 года выросла на 11% по сравнению с последней неделей 2023 года, и на 3% опережает первые 7 дней января 2023 года. За последние 4 недели активность бизнес-джетов снизилась на 2% в годовом исчислении.

В течение первой недели 2024 года во Франции выполнено более 1000 рейсов бизнес-джетов, что сделало ее ведущим рынком с активностью на 3% ниже сопоставимого показателя 2023 года. Великобритания заняла второе место, хотя активность на 6% отстает от января 2023 года, в отличие от Ис-

Departure Country	Departures PTD [✓]	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)
France	1,068	14.9%	-3.1%
United Kingdom	998	13.9%	-6.4%
Switzerland	798	11.1%	7.5%
Spain	770	10.7%	26.2%
Germany	650	9.1%	-2.5%
Italy	507	7.1%	6.1%
Turkey	360	5.0%	13.6%
Austria	271	3.8%	-2.2%
Sweden	213	3.0%	9.8%
Portugal	167	2.3%	11.3%
Netherlands	142	2.0%	-9.0%
Belgium	135	1.9%	5.5%
Russia	108	1.5%	5.9%
Greece	99	1.4%	6.5%
Czech Republic	83	1.2%	-12.6%
Grand Total	7,174	100.0%	2.9%

Активность бизнес-джетов в Европе по странам, 1–7 января 2024 г.

пании, где бизнес-джеты начали 2024 год на 26% активнее, чем в первые 7 дней января 2023 года. Малага была самым загруженным местом вылета испанских бизнес-джетов в первом полугодии 2024 года, трафик был на 19% выше, чем в сопоставимом периоде 2023 года.

В других местах отдыха, таких как аэропорты Пальма-де-Майорка, Барселона и Ибица, наблюдался прирост по сравнению с первыми 7 днями января 2023 года. Малага - Лондон стал самым загруженным маршрутом, количество рейсов на 50% превысило аналогичный показатель 2023 года.

Азия и Ближний Восток

В Азии активность бизнес-джетов в первую неделю 2024 г. (1–7 января) выросла на 28% по сравнению с 52-й неделей 2023 г., хотя и упала на 2% по сравнению с первыми 7 днями января 2023 г. Компании

Aircraft Segments	Departures PTD [✓]	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Depts)
Heavy Jet	424	175	3.2%
Ultra Long Range Jet	277	167	-4.2%
Airliner/Bizliner(Jet)	161	68	16.7%
Super Midsize Jet	97	36	12.8%
Super Light Jet	87	28	70.6%
Midsize Jet	84	33	-8.7%
Light Jet	29	15	-50.8%
Very Light Jet	9	4	-57.1%
Entry Level Jet	2	2	100.0%
Grand Total	1,170	528	1.9%

Трафик бизнес-джетов на Ближнем Востоке, первая неделя 2024 г. по сравнению с 2023 г.

по управлению воздушными судами были самым загруженным в регионе в течение первой недели 2024 г.

На Ближнем Востоке активность выросла на 18% по сравнению с последней неделей 2023 года, и на 2% опережает те же даты 2023 года. В начале года в ОАЭ, Саудовской Аравии и Катаре наблюдается высокий спрос на бизнес-джеты, с ростом по сравнению с январем 2023 года. Активность бизнес-джетов в Израиле в течение первой недели 2024 года была на 32% ниже по сравнению с 2023 годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:

«Глобальная активность деловой авиации в новом году немного отстала от сопоставимого периода 2023 год, который сам по себе был восстановлением после карантина в январе 2022 года. Рынок отдыха в США, похоже, был относительно слаб в период недавних праздников. В Европе рынки Великобритании и Франции в прошлом году снизились, но в целом это было компенсировано высокой активностью в Турции и Испании».



Расхватывают на бизнес-джеты: первый Ту-214 забирают в «Согаз» – для VIP-полетов

Интрига с одним из двух Ту-214, которые отобрали у авиакомпании «ЮВТ Аэро», разрешилась – его приобретает страховая группа «Согаз». Но не факт, что для себя. Утверждают, что к Ту-214 в формате бизнес-джета большой интерес у сильных мира сего. «Вы видели, сколько раньше джетов Gulfstream и Bombardier стояло во Внуково? Большинство этих самолетов арестовано за рубежом, а людям на чем-то летать надо», – объяснял гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов. Складывается парадоксальная ситуация: самолет, производство которого возрождают для экстренного насыщения гражданского флота, пока разбирают на частные и корпоративные нужды. В том, в чем причины такого ажиотажа и почему он оказался на руку пра-

вительству Татарстана, разобрался корреспондент «БИЗНЕС Online».

«Пророчество» Медведева

Первый Ту-214, который ранее предназначался авиакомпании «ЮВТ Аэро», забирает один из крупнейших российских страховщиков – «Согаз», сообщили источники «БИЗНЕС Online» в авиапроме. В «Согазе» на запрос нашей газеты не ответили. «Туполев» и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) предпочли не обсуждать информацию о том, кому будет принадлежать самолет.

Напомним, в октябре 2021-го Татарстан решил

стать первым заказчиком коммерческих Ту-214 новой постройки – купить для «ЮВТ Аэро» четыре таких лайнера. Первую пару перевозчик должен был получить в октябре 2024 года, вторую – в сентябре 2025-го, но в минувшем августе стало известно, что первые две машины отдадут другому заказчику, а взамен бугульминцам обещаны два самолета в 2026 году. Новый покупатель не назывался.

По информации источника, первый Ту-214 построят в модификации бизнес-джета. Достаточно неожиданное предназначение для самолета, который в изначальном облике представляет собой среднемагистральный лайнер почти на 200 пассажиров. Корпоративные Ту-214 ранее заказывали только государственные структуры – управление делами президента РФ и ФСБ, а тут коммерческая компания.

Приобрести и содержать такую машину для мощнейшего игрока страхового рынка, скорее всего, не проблема – в 2022 году он получил прибыль в размере 37,9 млрд рублей, однако наши источники сомневаются, что «Согаз» покупает самолет для собственных нужд. Они предполагают, что реальный покупатель другой – возможно, кто-то из акционеров. Согласно базе «Контур.Фокус», 32,3% «Согаза» принадлежит компании «Аквила» миллиардера Юрия Ковальчука. Второй крупнейший акционер – «Газпром», сам и через свои дочерние структуры – более 21%.

Любопытно, что в 2017 году председателю правления «Газпрома» Алексею Миллеру прочили смену корпоративных самолетов – иномарок на Ту-214.



Как писал Ъ, в то время премьер-министр РФ Дмитрий Медведев утвердил директиву госпредставителям в советах директоров госкомпаний вынести на рассмотрение вопрос о закупке или аренде для топ-менеджеров российской авиатехники в VIP-комплектации. Сообщалось, что прежде всего имеются в виду «Роснефть» и «Газпром».

В любом случае «Согаз» может получить у своей бывшей материнской компании грамотную консультацию: в структуре газового монополиста действует крупнейший корпоративный перевозчик — «Газпром Авиа». Соперничать с ним по численности и качеству парка может разве что специальный летный отряд «Россия» управделами президента РФ (СЛО). Как указано на сайте «Газпром Авиа», в его парке более 30 самолетов (в основном модификации Boeing 737 и Dassault Falcon) и 100 вертолетов, есть собственные аэропорты, авиационный учебный центр и агентство воздушных сообщений.

Богатейм, артистам, спортсменам...

Но почему для деловых полетов кому-то понадобился именно Ту-214? «Импортные бизнес-джеты обслуживать и завозить все сложнее, — рассказывает источник „БИЗНЕС Online“ в сфере деловой авиации. — Да, и сегодня можно купить все что угодно: и самолеты, и запчасти, но логистические цепочки все усложняются, рисков становится больше. За границей людей, которые, несмотря ни на что, занимаются поставками в Россию, реально сажают — за нарушение санкционной политики. Навскидку можно вспомнить четыре-пять случаев, а один человек из окна выпал — случайно

так». Кстати, вспомним, что 30 августа 2023-го в Германии к 5 годам тюрьмы приговорили основателя и бывшего владельца немецкой компании RED Aircraft, выпускника Казанского авиационного института Владимира Райхлина. Ему вменили экспорт в Россию авиационных двигателей в обход санкций.

«Плюс в иностранных аэропортах очень вероятны проблемы с обслуживанием, — продолжает источник, — ведь, например, Штаты давят на страны, которые принимают в своих портах Boeing российских авиакомпаний. В общем, бизнес-джеты начали останавливаться, сильные мира сего принялись смотреть, что из отечественного можно организовать для себя в исполнении, к которому они привыкли, а потом достаточно активно заявлять о потребностях». А выбор между тем невелик — только Ту-214: Superjet 100 и MC-21 в виде готового продукта пока не существуют.

На специфический интерес к Ту-214 в октябре 2022 года указывал генеральный директор «Ростеха» Сергей Чемезов: «Он достаточно востребован не только у пассажирских авиакомпаний, но и в качестве бизнес-джета. Мне звонят и спрашивают насчет него... Четыре человека уже спросили... Вы видели, сколько раньше джетов Gulfstream и Bombardier стояло во Внуково? Большинство этих самолетов арестовано за рубежом, а людям на чем-то летать надо».

С началом СВО на российском рынке деловой авиации произошли серьезные изменения. Некоторые даже бросились избавляться от бортов. «Прежде всего отмечу сложности с техническим обслужи-

ванием, ремонтом и ограниченным применением при полетах за рубеж, — рассказал „БИЗНЕС Online“ руководитель портала BizavNews Дмитрий Петроченко. — Купить по-белому почти ничего невозможно. Тот, кто хотел избавиться от самолета после февраля 2022 года, сделал это в первые три месяца, а сейчас джет с российской регистрацией почти неликвидный товар, продать его удачно на вторичном рынке очень сложно. Да такое и не нужно. За пять лет до СВО российские клиенты получили достаточно свежих бортов и сейчас эксплуатируют их по полной, иногда даже отдают под чартеры, чтобы немного снизить стоимость эксплуатации. Словом, владельцы отлично понимают, что сейчас дефицит воздушных судов, и стараются грамотно распоряжаться своими активами. Я бы сказал, что мы наблюдаем бережную эксплуатацию российских бизнес-джетов».

Ту-214 Петроченко называет джетом для специфической ниши: «У него два несомненных плюса — весьма приличная дальность и простор для дизайнера, так как интерьер на данном типе можно установить любой, какой пожелает заказчик. Но, для того чтобы быть рабочей лошадкой на традиционных деловых направлениях типа Москва — Питер, Ту-214 крупноват. И если учитывать, что конечная точка назначения бывает частенько в труднодоступных для лайнеров этого типа местах, то его применение весьма ограничено. Все-таки любимый класс российских пользователей бизнес-авиации — самолеты сегмента Challenger 605 и Global 6000. Но спрос на Ту-214, безусловно, есть. Можно сделать не только лайнер-салон, но и, например, шаттл — с монобизнес-классом, ведь корпорации летают большими группами на большие

расстояния. Именно этот сегмент сейчас весьма востребован, в нем очень большой дефицит машин на рынке. Нельзя забывать и спортивную сферу, где группа, как правило, состоит из 40–50 человек, да и шоу-бизнес с его постоянными турне сталкивается с отсутствием самолетов такого класса».

Чем мы хуже «Аэрофлота»?

Спрос со стороны очень важных персон, видимо, совпал с посетившими правительство РТ размышлениями о цене купленных Ту-214. К тому же, как указал близкий к республиканским властям источник «БИЗНЕС Online», самолеты приобретались одновременно с покупкой трех недешевых речных судов — двух «Метеоров-2020» и одного А-217-1. Они обошлись в 1,26 млрд рублей.

За сколько Татарстан приобрел Ту-214, неизвестно. Источник говорит, что цена одного самолета вряд ли намного ниже 7 млрд рублей. А вот второму (и на сегодня последнему) заказчику коммерческих Ту-214 — «Аэрофлоту» — машины достанутся по 3,144–3,285 млрд, во всяком случае первая партия из 11 лайнеров. Насколько можно понять, разница компенсируется за счет денег фонда национального благосостояния (ФНБ). Так через программу льготного лизинга отечественных воздушных судов государство поддерживает создание нового флота национального авиаперевозчика.

Татарстан, по словам источника, захотел так же. Дело еще и в том, что для ЮВТ четыре Ту-214 — это только начало. Генеральный директор авиакомпании Петр Трубаев намекал, что есть намерение взять больше. Эксперты полагают, что в общей

сложности это не менее 10 лайнеров. Как отметил в беседе с «БИЗНЕС Online» исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, возможность в той или иной мере льготного лизинга при помощи средств ФНБ предусматривалась изначально для всех возможных заказчиков. Однако, как настаивают источники, ничего сравнимого по степени «льготности» с «Аэрофлотом» нет и близко. По словам наших собеседников, принципиальное решение о том, что ЮВТ предоставят такие же выгодные условия, принято.

Таким образом, два ранее предназначавшихся «ЮВТ Аэро» самолета уходят на сторону, возвращая Татарстану половину потраченных на четверку Ту-214 денег; два лайнера авиакомпания берет по реальной цене; остальные попадут в программу льготного лизинга. Трубаев не стал комментировать эту информацию. Министерство промышленности и торговли РТ в ответ на запрос «БИЗНЕС Online» сообщило, что органы государственной власти не вправе вмешиваться в хозяйственную деятельность коммерческих организаций, и предложило обратиться в ОАК.

Складывается несколько парадоксальная ситуация: самолет, производство которого возрождают для скорейшего насыщения народного хозяйства, пока разбирают на корпоративные нужды. На сегодня достоверно известно только о трех находящихся в стадии строительства/закладки бортах. Первый, заложенный еще в 2019 году под возможный будущий заказ, достраивают для минпромторга РФ. Передача планируется в 2024-м. Второй — для МЧС. Контракт заключен в конце 2022 года

и должен быть выполнен до декабря 2025-го. Но это, видимо, плановый заказ, к тому же самолет в случае надобности трансформируется в госпитальный. И третий — для «Согза». Источник полагает, что джет сдадут не ранее 2025 года. Кто стал (или станет) заказчиком второго из упорхнувших от ЮВТ Ту-214, неизвестно.

Что можно сказать об отказе Татарстана от двух Ту-214? Свою идеологическую роль заказ на четыре машины выполнил. Несмотря на заявления со стороны федеральных чиновников о возобновлении выпуска Ту-214, к концу 2022 года это все еще оставалось только словами. Надежды могли пойти прахом. Тогда РТ сама заказала самолеты. Нельзя исключать, что именно данный шаг привел к тому, что сегодня принято решение о массовом строительстве Ту-214 и модернизации под это Казанского авиазавода — филиала «Туполева».

Смущает то, что один раз республика уже отказывалась от приобретения Ту-214. В начале нулевых первые серийные машины намеревались купить для авиакомпании «Татарстан», но передумали и выбрали других перевозчиков. Насчет причин такого решения есть два мнения. Первое: посчитали, что дорого. Второе: решили заработать, продавая самолеты через самими созданную Финансовую лизинговую компанию. А ведь на начальном этапе внутриреспубликанская связка завода-производителя и авиакомпании могла стать судьбоносной, но, наверное, сегодня есть уверенность, что программу Ту-214 уже не остановить.

Тимур Латыпов, БИЗНЕС Online

Бизнес-авиация готовится к стабильному 2024 году

Лидеры отрасли бизнес-авиации ожидают, что сохраняющийся постпандемийный рост останется и в 2024 году, хотя и с несколько более сдержанными темпами. Но все по-прежнему озабочены цепочкой поставок.

Эрик Хинсон, президент и генеральный директор Simcom Aviation Training из Орlando, а также покидающий пост председателя Ассоциации производителей авиации общего назначения, относится к числу тех, кто смотрит на будущее отрасли с осто-

рожным оптимизмом. «Спрос на летное обучение для деловой авиации и АОН оставался высоким до 2023 года», - сказал Хинсон изданию AIN. «И хотя общий налет немного сократился, мы прогнозируем, что здоровый спрос на обучение сохранится и в 2024 году».

Хинсон отметил трудности, связанные с цепочкой поставок, но выразил надежду, что на горизонте может появиться улучшение. «Из-за продолжающихся ограничений в цепочке поставок наши парт-

неры-производители не смогли удовлетворить 100% текущего спроса на новые самолеты», - сказал он. «В какой-то момент, возможно в 2024 году, когда спрос начнет снижаться, сильные портфели заказов, вызванные проблемами в цепочке поставок, ограничат амплитуду следующего цикла. Это принесет пользу всем: производителям, поставщикам и провайдерам ТОиР, поскольку резкие изменения темпов производства, вверх или вниз, нагружают всю систему».

В то же время Хинсон заявил, что в 2024 году отрасль будет внимательно следить за «гонкой сертификаций в области передовой воздушной мобильности». Он отметил, что некоторые производители планируют провести первоначальную сертификацию в 2024 или 2025 году.

«Хотя этот график может оказаться оптимистичным, мы ожидаем значительного прогресса в следующем году», - сказал он. «И за одним-двумя исключениями разработчики этих воздушных судов планируют, по крайней мере на начальном этапе, использовать пилотов. Это приведет к новому значительному спросу на обучение пилотов. Я также верю, что FAA с новым администратором Уитакером будет двигаться в 2024 году по более позитивной траектории и будет в лучшем положении, чтобы обеспечить наши коллективные усилия по продвижению авиационной безопасности, технологий и инноваций».

Тем временем авиадилеры также наблюдают за динамикой цепочки поставок производителей, и все же ожидают дальнейшего выравнивания рынка в 2024 году.



«Моя точка зрения на прогноз не всегда надежна, но в целом я предвижу, что стабилизация продолжится в 2024 году», - сказал AIN Фил Уинтерс, председатель Международной ассоциации авиадилеров (IADA) и вице-президент по продажам самолетов и управлению чартерными перевозками Western Aircraft. «На мой взгляд самое интересное в 2024 году — это цепочка поставок относительно спроса производителей на этих поставщиков. Исторически сложилось так, что до наступления спада про-

изводители будут производить как можно больше самолетов, особенно производители, торгующиеся на Уолл-стрит, не так ли? 2024 год, безусловно, будет интересным во многих областях».

Что касается рынка в 2024 году, Уинтерс считает, что спрос и предложение на владение деловыми самолетами продолжат траекторию стабилизации, на которой они находились в 2023 году. «Реальный вопрос, который волнует аналитиков, будет

касаться давления спроса и предложения на производителей и их поставщиков», - сказал он. «Смогут ли они удовлетворить требования друг друга в течение 2024 года? И сократит ли это соотношение заказов к поставкам у производителей? Вероятно, в какой-то степени это и произойдет. Поставщики будут становиться лучше, и по мере того, как они это будут делать, производители смогут немного сильнее настаивать на увеличении производства. Тогда сможет ли новый спрос на рынке самолетов поддерживать соотношение заказов к поставкам производителей на должном уровне? А под здоровым я предлагаю большее, чем один к одному. Или портфели сократятся и сократится время ожидания новых самолетов?»

Что касается будущего состояния авиационной отрасли, он отметил потенциальные опасности. «В списке всех переменных — инфляция, региональные конфликты и шумиха вокруг выборов в США», - сказал Уинтерс. «В 2024 году проблемы с процентными ставками будут существовать для некоторых заемщиков, особенно на рынках небольшого и среднего размера, поскольку ФРС пытается справиться с инфляцией. Международные горячие точки могут ослабить энтузиазм на некоторых региональных рынках. И в прошлом у нас были хорошие и плохие годы выборов в США. На самом деле это непредсказуемо, за исключением того, что, скорее всего, будет много негативного шума и много разногласий, которые могут замедлить рынок».

Исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг подкрепил выводы Уинтерса последними данными IADA за 2023 год. Отметив, что на долю членов IADA приходится 50% всех сделок с бывшими в



употреблении самолетами в мире, Старлинг сказал: «Одна вещь, которую мы отслеживаем каждый месяц, — это количество транзакций, при которых цена уменьшается и/или сделка срывается. Это дает нам мгновенную картину любых происходящих колебаний. В прошлом квартале обе категории показали небольшое снижение».

Это означает, что покупатели и продавцы сходятся в запросах и предложении цены, объяснил Старлинг. «Мы [ожидали] хорошего четвертого квартала. Цепочка поставок по-прежнему проблематична, поскольку некоторые транзакции прио-

становлены из-за нехватки запчастей и отсутствия мест для проверки перед покупкой. Это повлияет на первый квартал, поскольку мы увидим перенос сделок».

Что касается чартеров и управления, Райан Вагеспак, партнер частной инвестиционной компании Jetquity, предупредил о нескольких проблемах, но также указал на возможности, которые ждут нас в 2024 году. «Одной из проблем является поиск и удержание достаточного количества специалистов, как на уровне сотрудников, так и в условиях продолжающегося ухода нашего руководства на пен-

сию», - сказал Вагеспак. «В то же время я бы сказал, что у нас есть реальная возможность начать внедрять больше технологий и аналитики в наши продукты и улучшить то, что мы предлагаем нашим клиентам, в том, что касается прогнозирования цепочки поставок и оперативного управления их активами».

«Я думаю, что по большей части мы наблюдаем некоторую значительную привязанность потребителей, которые появились во время Covid. Я думаю, что это наша возможность по-настоящему изменить бизнес-авиацию в ближайшие пять-десять лет».

Что касается экономического состояния авиации в 2024 году и представления о том, что после постпандемийного бума ситуация замедляется? «С макроэкономической точки зрения, я думаю, что мы будем в сильной позиции, если сможем поддерживать этот уровень обслуживания», - сказал Вагеспак. «Я действительно беспокоюсь. Мы видим снижение чартерной активности, но в целом летная активность достаточно стабилизировалась».

По словам Вагеспака, авиационная отрасль вступает в 2024 год с разумного экономического состояния. «В последнее время мы начали замечать некоторые трещины и некоторые проблемы, но я думаю, что в целом мы находимся в довольно здоровой ситуации», - сказал он. «Четвертый квартал 2023 года был хорошим. Первый квартал 2024 года уже складывается, и это хорошо. Нам просто нужно, чтобы эти самолеты летали, и чтобы наши специалисты оставались в штате».



Европа столкнется с неопределенным политическим климатом в 2024 году

С точки зрения правил Европейского Союза, деловая авиация и авиация общего назначения пережили напряженный 2023 год после принятия новых правил зеленого финансирования и законодательства, обязывающего 27 государств-членов блока, а также Исландию, Лихтенштейн и Норвегию, смешивать экологически чистое авиационное топливо (SAF).

Однако 2024 год обещает стать еще более трудным,

поскольку по всему континенту пройдут почти 10 парламентских выборов. Примечательно, что в июне должны быть избраны новый Парламент ЕС, а назначение новой Еврокомиссии запланировано на четвертый квартал 2024 года.

«Есть несколько вещей, над которыми мы все еще активно работаем с точки зрения законодательного регулирования», - сказал изданию AIN вице-президент Ассоциации производителей авиации

общего назначения (GAMA) по европейским делам Кайл Мартин. Это включает в себя дальнейшую работу по включению бизнес-авиации в критерии устойчивого инвестирования ЕС, известные как таксономия, а также будущее внедрение системы учета и заявок в авиационном регламенте ReFuelEU для преодоления сложностей в цепочке поставок SAF.

ЕС разработал таксономию, чтобы дать четкое определение того, что является «устойчивым» для инвестиционных и финансовых проектов. Лидеры отрасли обеспокоены тем, что исключение бизнес-авиации из таксономии может привести к повышению процентных ставок или полному прекращению зеленого финансирования, поскольку банки и другие инвесторы будут рассматривать другие проекты для поддержки.

«Я думаю, что мы проиграли битву по делу о таксономии, но мы не сдаемся. Сейчас мы работаем напрямую с некоторыми банками, чтобы убедиться, что они понимают, чем занимается бизнес-авиация, и что ее устойчивое развитие продвигается», - отметил Мартин. «Мы также работаем с генеральным директором Европейской комиссии по вопросам финансов (отдел комиссии, отвечающий за финансовую политику ЕС), чтобы выяснить, существует ли другой способ интерпретации того, что они предлагают».

Критерии таксономии и требования к раскрытию информации, связанные с новой деятельностью, применяются постепенно с 1 января после их публикации в Официальном журнале ЕС в конце ноября. Одновременно Комиссия создала механизм



запросов, позволяющий заинтересованным сторонам подавать предложения о новых видах деятельности, которые могут быть добавлены в таксономию ЕС, или об изменениях в существующих видах деятельности. Экспертной группе Еврокомиссии уже поручено разработать новый пакет таксономических критериев, в том числе для производства воздушных судов.

«Комиссия дала нам понять, что если мы будем соответствовать определенным стандартам, например, в отношении использования SAF, вся бизнес-авиация все еще может быть включена в таксономию», - сказал исполнительный директор Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА) Роберт Балтус. ЕВАА в настоящее время уделяет большое внимание пониманию интерпретации и реализации новых критериев таксономии и требований к раскрытию информации, сказал он, выразив свое мнение о решении ЕС исключить производство и обслуживание самолетов бизнес-авиации из списка зеленых инвестиций как «несправедливое». «Если вы хотите перейти на более новое и более эффективное оборудование или инвестировать в изменения, вы хотите иметь доступ к капиталу по лучшим ставкам», - объяснил он.

ЕВАА и ее члены чрезвычайно активны в обеспечении экологической устойчивости в Европе, утверждает Балтус. «Мы хотим убедиться, что приверженность бизнес-авиации борьбе с изменением климата также отражена в законодательстве и соответствует стандартам Европы или превосходит их», - сказал он. Балтус считает, что, несмотря на динамичную работу и пропаганду этой отрасли,

все еще слишком многие «не понимают, чем мы занимаемся и в чем преимущества бизнес-авиации».

Основное внимание ЕВАА в своих лоббистских усилиях в этом году будет уделяться знакомству с новыми членами Парламента ЕС и новой Комиссией. «Нам потребуется некоторое время, чтобы понять, с кем нам нужно поговорить, и кто какой портфель возьмет», - сказал Балтус. Задача будет масштабной, учитывая, что все большее число департаментов Комиссии начинают заниматься как бизнес-авиацией, так и авиацией в целом. «Мы всегда очень, очень активны с DG Move [генеральный директорат транспорта и мобильности]. И там есть очень умные и способные люди; мы их хорошо знаем. Но я думаю, что правила игры в Комиссии изменились, и мы видим, что, например, DG Clima [генеральный директорат по борьбе с изменением климата], DG Taxud [генеральный директорат по налогообложению и таможенному союзу] и Генеральный директорат по энергетике взяли на себя больше внимания в некоторых областях, которые действительно влияют на нас. Поэтому нам придется следить за этим, а также за переходом к новой Комиссии и гарантировать, что они ценят то, что мы делаем».

Лоббирование системы учета и заявок SAF и против налогов

ГАМА и ее коллеги по отраслевым торговым организациям в этом году продолжают свои усилия по созданию полноценного общеевропейского механизма учета и заявок SAF. Постановление о ReFuel вступило в силу, а первые предписания SAF вступают в силу с 1 января 2025 года.

Однако в тексте предусмотрен гибкий механизм SAF, который, среди прочего, требует, чтобы Европейская комиссия к 1 июля подготовила предложение для стран-членов ЕС и Европейского парламента о том, как система учета и заявок SAF может быть интегрирована в положение о ReFuel. Комиссия поручила консультанту поработать над этим файлом. «Мы активно следим за этим и работаем с другими заинтересованными сторонами, в том числе с поставщиками топлива, чтобы обеспечить веские основания для этого», - сказал Мартин. «Итак, процесс начался, и мы собираем доказательства от наших членов относительно того, как мы можем дать понять Комиссии, что система учета и заявок SAF необходима».

Еще одна сложная тема, за которой будут внимательно следить в 2024 году как ЕВАА, так и ГАМА вместе со своими членами, связана с сдерживанием роста авиационных налогов как на уровне ЕС, так и на национальных уровнях. Европейская комиссия стремится отменить нынешнее освобождение от налога на керосин на всей территории ЕС в рамках своего предложения по пересмотру Директивы о налогообложении энергии (ETD) и достижения целей, изложенных в «Зеленом соглашении». Для одобрения предложения требуется единогласие среди 27 государств-членов, но обсуждения зашли в тупик, поскольку некоторые правительства выступают против этих мер. Но, как отметил Мартин, в то время как некоторые государства-члены отвергают идею введения общеевропейского налогообложения авиационного топлива, многие одновременно вводят различные формы новых авиационных налогов на национальном уровне.

Португалия, например, в июле расширила налог на выбросы углерода для пассажиров, вылетающих из аэропортов страны, включив в него рейсы некоммерческих бизнес-джетов.

«Что мы находим особенно неприятным, так это идею о том, что правительства вводят налоги на керосин или углерод без каких-либо обязательств реинвестировать доходы в декарбонизацию авиации», - заявил Мартин. «Обвинять отрасль в загрязнении климата, а затем активно не поддерживать усилия по ее декарбонизации не имеет никакого смысла. Будь то SAF, электрическая или водородная двигательная установка, эти инициативы требуют огромных инвестиций».

Решение проблемы дефицита ресурсов EASA

Еще один вопрос регулирования, находящийся на переднем крае повестки дня GAMA для нынешних и будущих лиц, принимающих решения в ЕС, включает в себя формулирование важной политики и законодательных мер для ускорения развития электрической авиации в Европе. Это влечет за собой увеличение государственного финансирования Агентства по авиационной безопасности ЕС (EASA). «EASA проделало очень хорошую работу, работая вместе с промышленностью, разрабатывая правила для компаний, которые активно разрабатывают решения в области электрической авиации, и помогая обучать государства-члены развитию инфраструктуры», - заметил Мартин. «На самом деле Европа находится в хорошем положении, [но только] в некотором смысле», - сказал он, предупредив, что существует обеспокоенность

по поводу ограниченных финансовых и человеческих ресурсов в агентстве. Это ограничение потенциально может помешать эффективному выполнению задач по нормотворчеству и сертификации, тем самым замедляя внедрение воздушных судов ААМ.

Многие из членов GAMA добились значительных успехов в своих программах, направленных на раз-

работку решений для воздушной мобильности с нулевым или низким уровнем выбросов посредством полетов на аккумуляторных, гибридных электрических и водородных топливных элементах. Немецкий производитель Volocopter планирует предложить первые в мире платные пассажирские услуги на борту eVTOL во время Олимпийских игр в Париже этим летом. «Мы очень этого ждем», - прокомментировал Мартин.



Вертолет недели

Оператор/владелец: **Витязь-Аэро**

Тип: **Mil Mi-8T**

Год выпуска: **1992 г.**

Место съемки: **январь 2024 года, Vityaz-Aero Heliport (Nikolaevka - HE73), Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко