



В далеком 2008 году мы только начали свою работу и сразу попали в условия крупнейшего мирового экономического кризиса, когда отрасль была буквально раздавлена. Затем был 2014 год. Но мы и предположить не могли, что станем свидетелями похорон отечественного рынка деловой авиации, который за последние несколько лет, даже на фоне пандемии, активно развивался во всех сегментах и ему прочили прекрасные перспективы.

Зачем лукавить? Российская бизнес-авиация находится на грани краха из-за того, что ЕС и США закрыли свое воздушное пространство для всех самолетов, принадлежащих россиянам, в отместку за спецоперацию России в Украине. По мнению отраслевых аналитиков, это приведет к сокращению трафика бизнес-авиации в России почти на 85% и вынудит владельцев и операторов бизнес-джетов, принадлежащих или контролируемых россиянами, переключиться на азиатские и внутренние маршруты. Этот шаг также угрожает волной банкротств российских операторов чартерных самолетов деловой авиации и FBO.

На фоне постоянно растущей угрозы арестов российских бизнес-джетов западными властями эти владельцы рассматривают возможность перерегистрации своих самолетов из западных юрисдикций в офшорных реестрах и «дружественных» государствах, таких как Черногория. Хотя последние санкции применяются ко всем самолетам, принадлежащим или контролируемым Россией, независимо от того, где они зарегистрированы. Впрочем неясно, как власти будут определять принадлежность самолетов, учитывая широкое использование анонимных подставных компаний.



Российская деловая авиация увядает

WINGX: Для бизнес-авиации украинский кризис оказывает прямое влияние на относительно небольшую долю общей активности, но распространение санкций значительно усложнит весь рынок деловой авиации, особенно в Европе

стр. 24



Нечитаемое авиасообщение

Евросоюз закрыл воздушное пространство для России. Но даже полная остановка международных рейсов не решит проблем авиакомпаний РФ, связанных с санкциями, которые фактически лишают основную часть парка

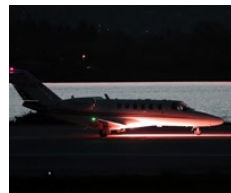
стр. 26



Отбросьте эмоции

Доктор делового администрирования, основатель Управляющей компании ANG, партнер Global Jet в России Евгений Клочков о перспективах бизнес-авиации в текущей ситуации

стр. 29



США пока оставили лазейки

На фоне беспрецедентных ограничений ЕС на использование российских деловых самолетов, США (пока) не приняли сопоставимых ограничений на использование самолетов, имеющих N-регистрацию

стр. 32


Gulfstream™



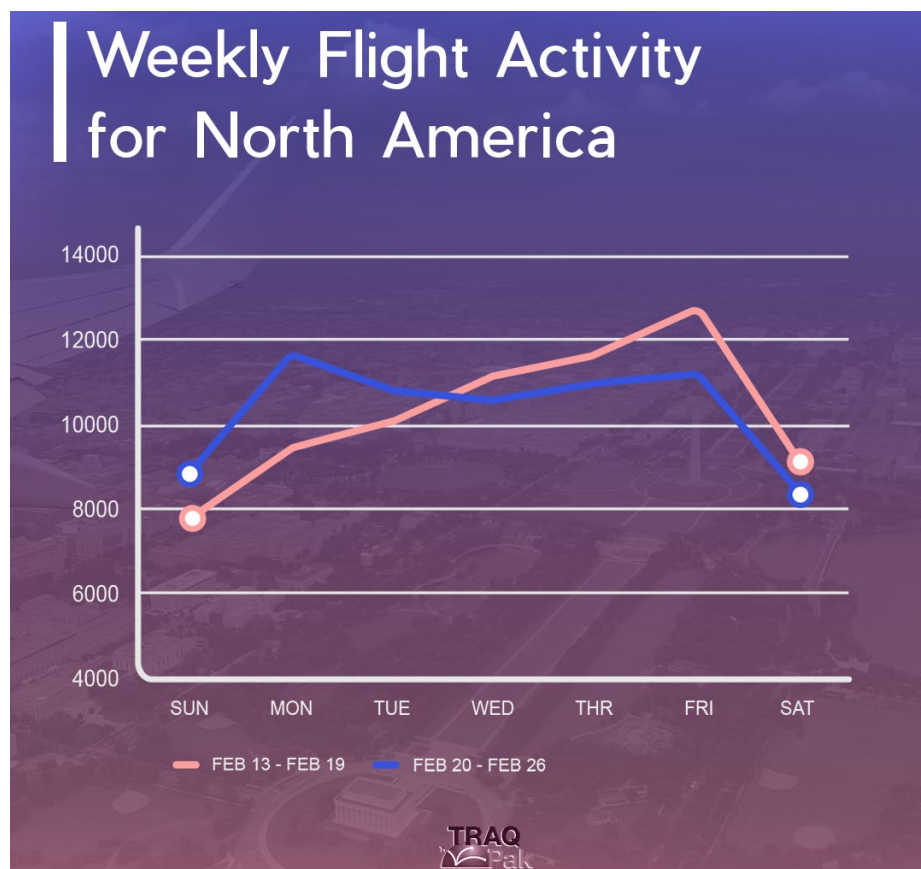
ARGUS Monday Minute: 28 февраля 2022

В преддверии выходных, посвященных Дню Президентов (17–21 февраля), был зафиксирован устойчивый рост количества рейсов.

«Мы наблюдали снижение летной активности после праздников, прежде чем мы вернулись к нашему типичному увеличению трафика к концу недели. Мы ожидаем, что эта тенденция к росту сохранится в течение следующих нескольких дней, поскольку на большей части территории США ожидается высокое

давление и последующая ясная погода», — сказал Трэвис Кун, вице-президент по маркетинговой разведке ARGUS International.

Статистика недели: на выходных, посвященных Дню Президентов, резко возросло количество полетов: на 46% по сравнению с февралем 2021 года и на 24% по сравнению с февралем 2020 года. По мере вступления в март, тенденции активности продолжают превышать трафик до пандемии.



Bloomberg сообщил о планах Запада блокировать яхты и самолеты миллиардеров из России

Страны Запада в рамках санкций против России намерены замораживать активы российских миллиардеров: яхты, самолеты, автомобили и дорогую недвижимость, написал Bloomberg. Ранее европейские столицы и Вашингтон согласовали создание отдельной группы, которая будет выявлять и блокировать активы лиц под ограничениями

Новые санкции стран Запада предполагают в том числе заморозку яхт, самолетов, дорогих автомобилей и недвижимости российских миллиардеров, написал Bloomberg со ссылкой на осведомленного чиновника из США.

Многие активы контролируются через сложные структуры, поэтому на их поиск и блокировку могут уйти месяцы, отметил Bloomberg. Однако даже угроза возможной заморозки имущества может обеспокоить миллиардеров, многие из которых владеют не только яхтами и самолетами в западных странах, но

и зарубежными спортивными командами, написало агентство.

Еврокомиссия, Франция, Германия, Италия, Великобритания, Канада и США 27 февраля договорились отключить попавшие под санкции российские банки от системы SWIFT и ввести ограничения в отношении Банка России, чтобы лишить его доступа к финансовым резервам. Одновременно страны договорились закрыть программы гражданства за инвестиции и создать трансатлантическую рабочую группу, которая будет искать и замораживать активы лиц и организаций из санкционных списков.

Страны Запада пообещали контактировать с другими государствами, чтобы «выявить и помешать» движению средств, полученных преступным путем, и не допустить их «оседания» в разных юрисдикциях по всему миру, говорилось в совместном заявлении, опубликованном 27 февраля.


An advertisement for FBO Minsk. The top half shows a private jet in a hangar with the FBO Minsk logo and name. The bottom half has a dark background with icons representing various services and the text 'ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ ВАШЕ ВРЕМЯ' (The art of valuing your time) and the website 'fbo-minsk.aero'.

FBO MINSK

Полный спектр услуг по наземному обслуживанию воздушных судов, пассажиров и экипажей рейсов бизнес-авиации

ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ ВАШЕ ВРЕМЯ

fbo-minsk.aero



Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

FT узнал о попытке Credit Suisse остановить утечку о кредитах для «олигархов»

Credit Suisse попросил хедж-фонды и других инвесторов уничтожить документы, касающиеся яхт и частных самолетов его самых богатых клиентов, чтобы остановить утечку информации о подразделении банка, которое выдавало кредиты людям, попавшим затем под санкции. Об этом пишет Financial Times со ссылкой на трех источников, которые работают в компаниях, получивших такое письмо от банка.

Письма от Credit Suisse были отправлены в течение недели, когда США, Великобритания и ЕС начали вводить санкции против России в ответ на ее «спецоперацию на Украине». В них банк просил уничтожить документы, касающиеся секьюритизации кредитов, обеспеченных «самолетами, яхтами,

недвижимостью и финансовыми активами», пишет FT. Также банк просил стереть конфиденциальную информацию, ранее предоставленную Credit Suisse в ходе сделки, сославшись на «недавнюю утечку данных в СМИ». Они имеют в виду ранее вышедший материал FT, пишет газета.

В нем, в частности, говорилось, что в 2017 и 2018 годах треть дефолтов по кредитам на яхты и самолеты были «связаны с санкциями США против российских «олигархов». СМИ в то время писали, что Олегу Дерипаске и братьям Аркадию и Борису Ротенбергам пришлось расторгнуть с банком договоры аренды частных самолетов, отмечает газета.

Источник: Forbes.ru



НАМ ДОВЕРЯЮТ



 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

EH216-S получил разрешение на коммерческое использование в Китае

Китайская компания EHang получила от местного регулятора сертификат типа на модель двухместного аппарата EH216-S, что открывает путь к коммерческой эксплуатации аэротакси в Китае.

Как сообщает 3DNews, утвержденный Администрацией гражданской авиации Китая (CAAC) документ вступил в силу 9 февраля этого года. Пожалуй, для аппаратов с вертикальными взлетом и посадкой — это первое в мире разрешение такого рода.

EH216-S способен перевозить полезную нагрузку весом до 260 кг на дальность до 35 км на скорости до 130 км/ч. За годы опытной эксплуатации eVTOL EH216 провели свыше 20 тыс. безаварийных тестовых полетов в различных погодных условиях и в разных уголках мира от стран Азии до Европы.

«Специальные условия предоставляют EHang основу для обеспечения соответствия и безопасности EH216-S AAV, включая летные характеристики, конструкцию, дизайн и сооружения, двигательные установки, системы и оборудование, канал передачи данных и наземную станцию управления. Компания рассчитывает развернуть беспилотную авиационную систему EH216-S в коммерческих операциях по перевозке пассажиров на малой высоте в секторе городской воздушной мобильности», — сказано в пресс-релизе компании.

Очевидно, что в истории «городской воздушной мобильности» открыта новая глава. Она пока изобилует чистыми листами, но первая запись в книгу уже сделана. Здесь Китаю явно есть чем гордиться.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодево

Новый стандарт бизнес-авиации

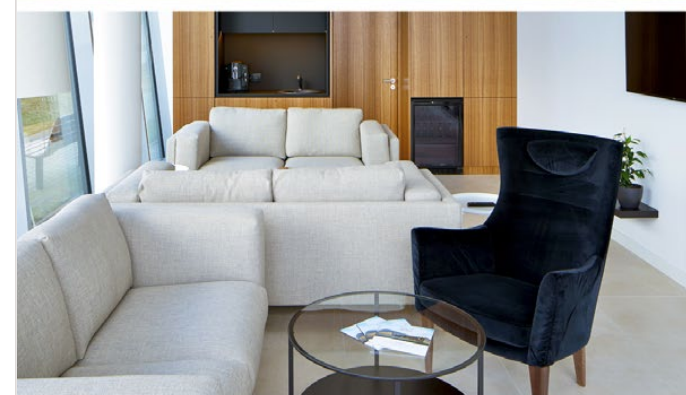
Генеральный директор Honda Aircraft Мичимаса Фуджино уйдет в отставку 31 марта

Мичимаса Фуджино, руководивший проектированием и разработкой HondaJet и запуском Honda Aircraft в качестве совершенно нового производителя бизнес-джетов, уйдет на пенсию 31 марта.

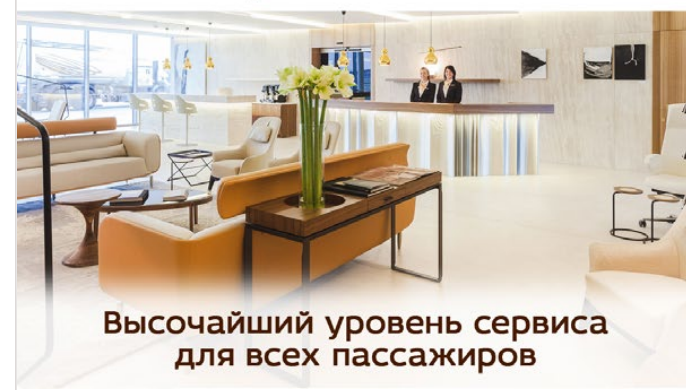
Политика Honda Motor Company требует, чтобы некоторые руководители уходили на пенсию по достижении 62 лет. На смену Фуджино приходит Хидето Ямасаки, который станет президентом и директором 1 апреля. Однако Фуджино продолжит работу в качестве советника Honda Aircraft.

«Поскольку я руководил проектом по разработке самолетов в Honda с 1986 по 1997 год, я хотел спроектировать и коммерциализировать самолет, который мог

бы принести новую ценность авиационной отрасли — технологически продвинутый, быстрый, эффективный, удобный и простой в управлении бизнес-джет. Это привело меня к разработке нескольких технологий, включая OTWEM (установка двигателя над крылом), NLF (технология естественного ламинарного обтекания крыла и носовой части), композитный фюзеляж и усовершенствованную кабину, что позволило нам предложить клиентам что-то кардинально новое. Для меня было огромным опытом быть частью Honda более 38 лет и руководить авиационным проектом компании более 36 лет, и я искренне ценю всю поддержку со стороны членов команды HАСІ и лидеров отрасли, которые сделали HondaJet возможным сегодня», — отметил Мичимаса Фуджино.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

Объединение Luxaviation и Rolls-Royce сигнализирует о переходе бизнес-авиации в сегмент ААМ

Двигателестроитель Rolls-Royce и оператор бизнес-авиации Luxaviation объявили партнерство по разработке инфраструктуры, услуг и поддержке передовой воздушной мобильности (advanced air mobility – ААМ).

На данный момент это соглашение представляет собой один из самых убедительных сигналов того, что классическая отрасль деловой авиации может сыграть свою роль в новом сегменте. В соответствии с меморандумом о взаимопонимании, подписанным в конце прошлого месяца, подразделения Rolls-Royce по электрическим и энергетическим системам объединят усилия с Luxaviation, оператором деловой авиации и FBO, чтобы обеспечить зарядную и энергетическую инфраструктуру для вертипортов, техническое обслуживание электрических воздушных судов и цифровые решения для поддержки коммерческих операций eVTOL и eSTOL (электрических воздушных судов с коротким взлетом и посадкой).

У компаний из сегмента ААМ есть много причин

обратиться к признанным игрокам отрасли, таким как базирующаяся в Европе Luxaviation, которая управляет большим парком чартерных самолетов и сетью из более чем 120 FBO. Кристоф Лапьер, глава отдела стратегии Luxaviation и президент службы поддержки бизнес-авиации, считает, что регулирующим органам будет удобнее одобрять первоначальные случаи использования ААМ тем компаниям, которые уже имеют сертифицированные объекты и эксплуатируют воздушные суда. Между тем, по его словам, пассажиры также будут более склонны опробовать новые транспортные средства, если они будут эксплуатироваться известными провайдерами услуг.

Совместные планы Luxaviation и Rolls-Royce предусматривают, что первоначальные операции с электрическими воздушными судами в течение четырех лет будут поддерживаться в аэропортах с существующими FBO. По мере того, как сегмент ААМ будет набирать обороты, компании будут создавать и поддерживать операции в городских районах.



MRO Insider запускает возможность отображения в реальном времени

Разработчик программного обеспечения MRO Insider объявил о запуске функции карты в реальном времени на своей платформе котировок услуг, которая позволит операторам запрашивать расценки по услугам AOG, FBO или сервисных провайдеров на основе обновляемых в реальном времени локаций.

Энди Никсон, президент MRO Insider, пояснил: «Наша платформа традиционно позволяла пользователям отправлять запросы на основе идентификатора аэропорта и автоматически уведомляла поставщиков, расположенных в определенном радиусе. Благодаря нашей функции карты пользователи смогут найти на карте место, где им требуется обслуживание, и отправить прямые запросы поставщикам для поддержки AOG, ставок FBO или сервисным провайдерам по детализации через нашу сеть».

Провайдеры получают сообщения как по электронной почте, так и по мобильному push-уведомлению о том, что оператор отправил запрос на обслуживание через платформу. Затем поставщик может ответить оператору через платформу, предоставив цены, сроки и контактную информацию.

Далее Никсон пояснил: «Основываясь на отзывах наших клиентов, мы обнаружили, что бывают случаи, когда операторы предпочитают напрямую запрашивать расценки у конкретного поставщика. Создание карты и отображение всех 250 провайдеров, которые есть у нас в сети, стало лучшим способом вернуть власть в руки провайдеров технического обслуживания и планировщиков/диспетчеров, которые активно ищут решения для своих потребностей в обслуживании, топливе и других услугах».




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



Pilatus Aircraft обновляет максимумы

Швейцарский производитель Pilatus Aircraft по итогам 2021 года поставил клиентам 135 воздушных судов на общую сумму \$990,6 млн.

Поставки распределились следующим образом: 45 PC-24, 88 PC-12 и два PC-6. В первом квартале производитель передал заказчикам 10 самолетов, в остальных 38, 36 и 51 соответственно. Финансовые результаты работы компании будут опубликованы чуть позже в марте.

По итогам 2020 года было поставлено 129 самолетов, а объем портфеля заказов составил 1,7 млрд швейцарских франков. В 2020 году было поставлено 41 PC-24, 82 PC-12 NGX и шесть PC-21. В частности, PC-12 NGX и PC-24 – последние флагманские продукты

производителя – продаются очень хорошо. Сотый PC-24 был передан компании Jetfly в конце 2020 года, что стало важной вехой для этой еще молодой программы.

Летом 2021 года Pilatus Aircraft официально избрал Хансуэли Лооусли вместо Оскара Швенка на пост председателя правления. Швенк объявил Лооусли своим преемником в апреле, когда он сообщил о планах отказаться от должности, которую он занимал в течение 15 лет. Швенк продолжит играть определенную роль в компании, поддерживая ее стратегическое развитие в качестве почетного президента. Он также продолжит работу в качестве почетного председателя и председателя совета директоров дочерней компании Pilatus Australia.



СЕРТИФИЦИРОВАН В РОССИИ!

PILATUS PC-24

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
 Pilatus в России
www.nesterovavia.aero

HondaJet — самый поставляемый самолет в своем классе

Компания Honda Aircraft объявила, что согласно данным GAMA, в 2021 году бизнес-джет HondaJet пятый год подряд стал самым поставляемым самолетом в своем классе. В 2021 году Honda Aircraft Company поставила клиентам по всему миру 37 самолетов.

«Для меня большая честь, что HondaJet по-прежнему выбирают наши владельцы и операторы, и мы расширяем наш глобальный флот», — сказал президент и главный исполнительный директор Honda Aircraft Company Мичимаса Фуджино. «Быть самым поставляемым самолетом в своем классе в течение пяти лет подряд — это отражение стремления команды Honda Aircraft предлагать нашим клиентам продукт с высочайшими характеристиками и качеством.

Мы продолжим приносить новую пользу отрасли и предоставлять клиентам превосходное обслуживание и поддержку».

Недавно компания Honda Aircraft отпраздновала несколько важных событий, включая поставку 200-го HondaJet в конце декабря. Мировой парк самолетов HondaJet в январе также превысил суммарный налет в 100 000 часов.

В октябре прошлого года Honda Aircraft представила концепт HondaJet 2600, который, по заявлению производителя, откроет совершенно новые горизонты возможностей, новые направления и станет полностью экологически чистым продуктом компании.







СЕРТИФИЦИРОВАНО
PART 145
ТЕКУЩЕЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

**Предоставление стоянки для бизнес-самолетов
независимо от продолжительности
промежуточной остановки.**





Несколько часов



Несколько дней



Круглогодично

★★★★★ A five star residence for your jet

Bentley в небе

Сотрудничество между MAAS Aviation и Mankiewicz Coating Solutions позволило создать специальную ливрю Bentley для владельца BBJ.

Владельцы VIP-самолетов ожидают не только роскошный интерьер, но и первую классную внешнюю отделку, привлекающую внимание на взлетно-посадочных полосах Сен-Барта или Санкт-Морица. Именно поэтому недавно был создан VIP-самолет особого типа. Владелец самолета имел в виду нечто уникальное — он хотел, чтобы его самолет был окрашен в цвет его Bentley.

Специалисты по колориметрии Mankiewicz Coating Solutions приняли вызов и воссоздали точные цветовые тона роскошного автомобиля. Результатом стало сверкающее разнообразие благородных синих и коричневых тонов в дополнение к розовому золоту, реализованное в высокоэффективной системе авиа-

ционного покрытия, способной выдерживать суровые условия летной эксплуатации в течение многих лет. Цвета также должны были плавно переходить один в другой — задача не из легких, потому что такая покраска самолетов — ручная, а не автоматизированная работа. В этой работе владелец полагался на опыт компании MAAS Aviation, которая является признанным экспертом в области покраски самолетов и наружных покрытий.

Помимо проблем, связанных со специальной окраской, самолет должен был снова подняться в воздух в очень короткие сроки. Компании Mankiewicz Coating Solutions и MAAS Aviation умело подобрали цветовые тона, протестировали их вместе и разработали идеальный процесс нанесения. Результат говорит сам за себя: бесшовный цветовой градиент с интенсивно блестящей слюдой и очень гладкая глянцевая отделка VIP.



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

Aero Asset создает подразделение по приобретению вертолетов

Компания Aero Asset из Торонто, Канада, запустила проект Aero Asset Acquisitions, бизнес по приобретению и перепродаже вертолетов, финансируемый 1st Source Bank. Базирующаяся в Индиане, США, финансовая группа 1st Source специализируется на финансировании воздушных судов.

«Это новое бизнес-подразделение будет закупать газотурбинные вертолеты, одно- и двухдвигательные, в любой конфигурации и из любого региона мира. После покупки актив перемещается и перепрофилируется, если это необходимо для ремаркетинга и продажи», — сказал президент Aero Asset Эммануэль

Дююи. «Недавно мы завершили сделку по нашему первому приобретению — вертолету Airbus Helicopter EC135P2+, серийный номер 0534, из Гонконга. Этот вертолет сейчас находится на пути в Соединенные Штаты, где он будет выставлен на продажу и реализован».

Aero Asset Acquisitions управляется опытной командой по сделкам с легкодоступными фондами. Она предлагает услуги инвентаризации и трейд-ин для клиентов и стратегических партнеров по всему миру. Компания также публикует отчет о рынке поддержанных вертолетов Heli Market Trends.




HELIRUSSIA
ЮБИЛЕЙНАЯ
15

XV ЮБИЛЕЙНАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

МОСКВА КРОКУС ЭКСПО

19-21 мая

www.helirussia.ru

Исследование FSF показывает частоту выезда за пределы ВПП

Результаты анализа авиационных происшествий в 2021 года с участием самолетов регулярных авиакомпаний и операторов деловой авиации по всему миру, проведенного Фондом безопасности полетов (Flight Safety Foundation – FSF), подтверждают тот факт, что наиболее частыми инцидентами является выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы, особенно во время посадки.

Согласно исследованию, почти 50% происшествий и инцидентов с деловыми самолетами в прошлом году были связаны с выкатыванием за пределы взлетно-посадочной полосы, по сравнению с 10% у регулярных авиакомпаний.

В прошлом году в пассажирских и грузовых авиаперевозках произошло 44 авиационных происшествия, 11 из которых закончились смертельным исходом, в результате чего погибло 123 пассажира и членов экипажа, говорится в отчете. В 2021 году корпоративные самолеты участвовали в 28 авариях, девять из кото-

рых закончились смертельным исходом, в результате чего погибло 36 пассажиров и членов экипажа. Из авиапроисшествий с бизнес-джетами со смертельным исходом два произошли во время грузовых рейсов и одно при попытке угона самолета.

В прошлом году инциденты с выкатыванием за пределы взлетно-посадочной полосы без смертельных исходов составили примерно 10% авиационных происшествий с участием авиалайнеров. Анализ также показал, что половину из 28 авиационных происшествий с корпоративными самолетами можно отнести к выкатыванию за пределы ВПП.

В исследовании FSF отмечается, что выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы, как правило, менее серьезно, чем столкновение с землей в управляемом полете или происшествия с потерей управления в полете, хотя два выкатывания корпоративных джетов в прошлом году закончились смертельным исходом.



АВИАСЕРВИС

Деловая авиация для клиентов,
ценящих свое время и
первоклассный комфорт



РФ, Республика Татарстан,
г. Казань, Аэропорт

+7 (843) 537-78-40 charter@aviaservice.aero

Jet Aviation Vienna обслужит G650

Компания Jet Aviation объявила, что центр технического обслуживания в Вене получил разрешение от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) на выполнение оперативного обслуживания самолетов Gulfstream G650.



«Мы рады расширить наши возможности по самолетам Gulfstream благодаря этому дополнительному разрешению», — сказал Хакан Тин, управляющий директор и ответственный менеджер подразделения технического обслуживания и ремонта Jet Aviation в Вене. «Это расширение услуг является еще одной демонстрацией нашей приверженности удовлетворению потребностей владельцев и операторов Gulfstream в регионе. В Европе базируется большое количество самолетов Gulfstream, из которых наиболее популярны самолеты с большой кабиной, такие как G650. Безопасность этих самолетов и их владельцев являются нашим наивысшим приоритетом, и мы с нетерпением ждем возможности приветствовать их в Вене».

Jet Aviation Vienna является авторизованным производителем сервисным центром для самолетов Gulfstream.

Компания получила одобрение EASA для самолетов G500/G600 в сентябре 2021 года, вскоре после повторной проверки базового технического обслуживания самолета Gulfstream G550.

Daher плавно наращивает поставки

Французский производитель Daher за двенадцать месяцев прошлого года передал заказчикам 68 самолетов: 17 Kodiak и 51 TBM, включая 49 TBM 940.

Суммарная стоимость всех самолетов оценена в \$277,8 млн. Поставки по году распределились следующим образом: 12 самолетов в первом квартале, 17 – во втором, 12 и 27 – в третьем и четвертом соответственно.

Согласно прогнозу, опубликованному в сентябре 2021 года, Daher планировал поставить 50 турбовинтовых самолетов TBM серии 900 и 20 однодвигательных турбовинтовых Kodiak. Как отметил тогда

вице-президент подразделения Daher Aircraft и генеральный директор Daher Aircraft и Kodiak Aircraft Николя Шабберт, модели TBM 940 и 910 были распроданы в 2021 году уже летом, назвав этот рубеж «знаменательным» и предсказав, что 2021 год станет «рекордным годом» для компании. Финансовый отчет компании будет доступен в марте текущего года.

«Рынок чрезвычайно хорош», — сказал он, несмотря на то что Daher, как и большинство аэрокосмических компаний, сталкивается с проблемами в цепочке поставок, но изо всех сил пытается свести проблемы к минимуму.



Tradewind заказала 20 PC-12 NGX

Компания Tradewind Aviation закрыла сделку по приобретению 20 новых самолетов PC-12 NGX, увеличив свой парк самолетов Pilatus PC-12 до 38 машин.

Поставка первого однодвигательного турбовинтового самолета из нового заказа намечена на третий квартал 2022 года, а остальные поставки растянуты на пять лет. Каждый год Tradewind Aviation будет получать по три-четыре самолета.

С 2001 года Tradewind Aviation выполняет как частные чартерные, так и регулярные «шаттлы» по США и Карибскому бассейну. В дополнение к укреплению давних отношений Tradewind с ведущим швейцарским производителем, новая сделка позволит частной авиационной компании значительно увеличить и улучшать парк самолетов Pilatus, принося пользу как клиентам, так и членам экипажа, сообщается в релизе Tradewind Aviation.

Эрик Зипкин, соучредитель и президент Tradewind Aviation, отметил: «Мы рады увеличить наш парк турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12NGX и продолжить наше партнерство с уважаемым лидером отрасли. Последние усовершенствования Pilatus принесут пользу нашей команде и клиентуре. Мы с нетерпением ожидаем продолжения предоставления превосходных услуг нашим клиентам и постоянного роста Tradewind в ближайшие годы».

В настоящее время Tradewind демонстрирует ежегодный рост и повышенный спрос на частные чартерные и регулярные челночные рейсы. Это четкое отражение восходящей траектории авиакомпания в ближайшие годы.

Amstat: вторичный рынок вертолетов превысил показатели 2019 и 2020 гг

По данным аналитической компании Amstat, сделки на вторичном рынке одно- и двухдвигательных газотурбинных вертолетов в прошлом году превысили уровни 2019 и 2020 годов, при этом однодвигательные вертолеты демонстрируют более стабильные улучшения по сравнению с прошлым годом, а цены на многодвигательные машины растут.

В отчете о рынке газотурбинных вертолетов, опубликованном во вторник, Amstat сообщила, что сделки с бывшими в эксплуатации однодвигательными



вертолетами в 2021 году превзошли показатели 2020 года на 25%, а 2019 года — на 30%. В прошлом году сделки в этом сегменте росли по сравнению с предыдущим годом в каждом месяце, кроме января. Более новые однодвигательные вертолеты — те, что моложе 10 лет — намного опередили свои более старые аналоги, продемонстрировав 70%-ный скачок в росте сделок.

В то же время подержанные многодвигательные газотурбинные вертолеты в прошлом году показали рост сделок на 27% по сравнению с 2020 годом и на 12% по сравнению с 2019 годом. Однако Amstat отметил, что ежемесячные показатели транзакций были более высокими, но активность в четвертом квартале фактически снизилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 11%. Наибольший рост наблюдался в сегменте вертолетов среднего возраста (11-20 лет), которые показали рост на 48% по сравнению с 2020 годом.

Доступные запасы вертолетов с одним двигателем достигли пика в начале 2021 года и с тех пор сокращаются, при этом доступность снижается во всех сегментах. Наличие новых вертолетов упало на 47% по сравнению с прошлым годом. Запасы многодвигательных вертолетов продолжают снижаться, сохраняя тенденцию, начавшуюся в 2016 году. Запасы сокращаются во всех возрастных сегментах, при этом доступность более новых вертолетов на 33% ниже по сравнению с прошлым годом.

По данным Amstat, цены были неоднородными, достигнув пика в начале 2021 года для однодвигательных вертолетов, но с тех пор они упали до 5% по сравнению с прошлым годом. И наоборот, стоимость многодвигательных машин выросла на 15% по сравнению с прошлым годом.

Кризис в Украине головная боль для операторов

Клиенты из России чрезвычайно важны для европейской бизнес-авиации, как владельцы самолетов, так и заказчики чартеров, считает Аласдер Уайт из Corporate Jet Investor, и нынешняя ситуация всё только осложняет. Воздушное пространство ЕС закрыто для россиян: ЕС и Великобритания закрыли всё воздушное пространство для самолетов, принадлежащих или эксплуатируемых Россией.

«Мы закрываем воздушное пространство ЕС для россиян. Мы предлагаем запретить все полеты самолетов, принадлежащих России, зарегистрированных в России или контролируемых Россией. Эти самолеты больше не смогут садиться, взлетать или пролетать над территорией ЕС. Это будет применяться к любому самолету, принадлежащему, зафрахтованному или иным образом контролируемому российским юридическим или физическим лицом», — заявила президент Европейской комиссии Урсула фон дер Ляйен. «Итак, позвольте мне быть предельно ясным. Наше воздушное пространство будет закрыто для всех российских самолетов, включая частные самолеты олигархов».

Это большая головная боль для операторов. И тут же возникает много вопросов. Как вы относитесь к самолету, принадлежащему россиянину с двойным гражданством? Как насчет долевой собственности или долевого владения самолетом с российским физическим лицом? Как вы определяете воздушное судно, зарегистрированное не в России, принадлежащее, например компании Британских Виргинских островов? — задается вопросом Уайт.

Санкции представляют большую угрозу для отрасли. Конфликт на Украине привел к шквалу санкций, введенных США, ЕС, Великобританией и другими странами. Для некоторых это будет негативным

фактором, но, возможно, позитивным для покупателей бизнес-джетов.

США нацелились на 10 крупнейших банков России. Штаты также блокирует платежи крупным банкам, что может сделать невозможными платежи российским компаниям, таким как поставщики топлива или аэропорты.

Но самый большой риск для российской бизнес-авиации — это попадание под санкции владельцев бизнес-джетов — юридических и физических лиц. Одна только эта угроза мешает банкам предлагать финансирование российским клиентам и производителям от продажи самолетов. Негативное влияние на транзакции: новые сделки по покупке и финансированию

бизнес-джетов для российских клиентов будут приостановлены — некоторые из них уже приостановлены. Существующие же сделки могут столкнуться с такими проблемами, как незаконность, форс-мажор и т. д. из-за санкций или экспортных ограничений, комментирует Уайт.

Любые международные сделки с бизнес-джетами, в которых участвует банк, попавший под санкции, или одна из его дочерних компаний, теперь будут, практически, невозможны. Стоит отметить, что некоторые подсанкционные банки, такие как Банк ВТБ и Сбербанк, имеют дочерние лизинговые компании, которые также имеют «авиационные интересы», например, в лизинге, также сильно пострадают, резюмирует Уайт.



Air Charter Service прибавил во всех сегментах

Объем продаж Air Charter Service (ACS) за финансовый год, закончившийся 31 января 2022 года, достиг \$1,8 млрд, что свидетельствует о сильном росте и рекордных продажах во всех подразделениях.

В компании утверждают, что ее глобальное присутствие и диверсифицированная бизнес-модель оказались очень привлекательными для нынешних и новых клиентов, решающих проблемы с поездками и логистикой во время пандемии.

Крупнейшим подразделением ACS с точки зрения чартеров снова было подразделение бизнес-авиации, которое «прибавило» почти 40% в годовом исчислении. Это на 20% превышает допандемийный уровень по сравнению с предполагаемым ростом числа рейсов, а прогноз роста на 7,5% указывает на значительное увеличение доли рынка. Этот рост объясняется способностью ACS реализовывать разнообразные решения на рынке через свою глобальную сеть, а не ограничиваться узким парком самолетов, комментируют в компании.

За прошлый год было продано рекордное количество Jet Card – продажи на 50% превышают уровень 2019 года, а использование увеличилось за счет удвоения доходов от Jet Card.

Несмотря на снижение доходов от чартерного бизнеса, связанного с мероприятиями, и сдачи в аренду авиакомпаниям, которые продолжают сокращать объемы полетов, групповое чартерное подразделение компании выросло на 20% по сравнению с прошлым годом и в настоящее время подошло к 93% от прежних показателей. В связи с тем, что многие дальнемагистральные маршруты по-прежнему сокращаются или приостанавливаются крупными регулярными авиакомпаниями, а потребность в про-

пускной способности периодически увеличивается, увеличение числа дальнемагистральных чартеров, организованных группой чартерных рейсов ACS, привело к росту доходов на 40% в годовом исчислении, достигнув рекордного уровня (+10% к 2019 году).

Рост в сфере спортивных чартерных перевозок вырос на 35% по сравнению с прошлым годом, а бизнес, связанный с логистикой рабочей силы, продолжал оставаться сильным, составив более 150% по сравнению с допандемийным уровнем. Подразделение грузовых перевозок по-прежнему испытывало беспрецедентный спрос на свои услуги, особенно из-за значительного присутствия в Китае (три офиса) и способности находить пассажирские самолеты для временного

использования в качестве грузовых. Хотя ожидается, что спрос на грузы может упасть в какой-то момент по мере сокращения заказов, невозможно предсказать, когда это произойдет, и каким будет падение спроса.

«В конце предыдущего финансового года мы предсказывали, что поддерживать объем продаж на прошлогоднем уровне будет крайне сложно. Таким образом, для нашей команды рост на 45% и оборот в размере \$1,8 млрд являются невероятными достижениями и самой большой гордостью, которую я чувствовал за 32 года, прошедшие с тех пор, как я основал Air Charter Service», - отметил Председатель группы Крис Лич.



Поставки Diamond Aircraft вновь стабильны

Австрийский производитель Diamond Aircraft, принадлежащий китайской группе Wanfeng Aviation, подвел производственные итоги за 2021 год. За этот период производитель передал клиентам 240 самолетов на общую сумму \$165 млн. Примечательно, что в третьем квартале производитель начал поставки своего нового DA-50.

Поставки распределились следующим образом: 23 DA20, 122 DA40, 55 DA42, семь DA50 и 33 DA62.

В прошлом году было поставлено 239 самолетов: восемь DA20, 143 DA40, 62 DA42 и 26 DA62. Суммарная стоимость всех самолетов составила \$146,3 млн. В первом квартале производитель передал клиентам 29 самолетов, во втором третьем и четвертом 59, 54 и 97 машин соответственно. На фоне нестабильности рынка – это один из лучших показателей в прошлом году среди производителей этого сегмента.

В сентябре 2020 года компания получила сертификат типа Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза для поршневого DA50 RG. Diamond описывает запущенный в июне 2019 года цельнокомпозитный DA50 RG (RG означает убирающиеся шасси) как «изменивший правила игры» на рынке легких самолетов общего назначения и говорит, что интерес к этому продукту «огромный». Оснащенный двигателем Continental CD-300 мощностью 300 л.с. (224 кВт), который может работать на Jet A, Jet A-1 и дизельном топливе, самолет имеет бак объемом 50 галлонов (189 литров) и потребляет всего 9 галлонов в час (34,1 л/ч). DA50 также имеет двойные щелевые закрылки для обеспечения высокой подъемной силы и превосходных характеристик на низкой скорости, кабину экипажа Garmin G1000 NXi с автопилотом и однорычажным РУДом (ручка управления двигателем), а также роскошную пяти-

местную кабину с объемным задним багажным отделением. Благодаря дальности полета 750 морских миль (1400 км) и крейсерской скорости 180 узлов (330 км/ч) модель «идеально подходит для пилотов предпочитающих самолеты одним двигателем, которым требуется больше мест и утилитарности, а также для чартерных операторов и корпоративных летных отделов, желающих дополнить их более

крупный самолет недорогой альтернативой для коротких поездок».

В конце августа 2021 года Gemstone Aviation, дистрибьютор Diamond Aircraft в Великобритании, получила новый демонстрационный образец DA50 RG, таким образом началась «европейская история» нового самолета.



Bombardier: разговоры о новых продуктах можно будет вести после 2025 года

Канадский производитель Bombardier, воодушевленный продвижением к достижению своих финансовых целей на 2025 год, считает, что к этому времени у него будет достаточно гибкости для увеличения инвестиций в потенциальные новые продукты, заявил на прошлой неделе президент и главный исполнительный директор Эрик Мартель.

Выступая во время виртуального инвестиционного мероприятия Bombardier 2022 Investment Day, Мартель рассказал о прогрессе, достигнутом компанией

за последний год в достижении целей, поставленных в ходе ее реорганизации в производителя сегмента деловой авиации. Эти цели включали сокращение затрат на производство Global 7500, увеличение доходов послепродажного обслуживания, сокращение расходов в размере \$400 млн и сокращение доли заемных средств на балансе. Благодаря этим целям компания находится на пути к достижению намеченной выручки в размере \$7,5 млрд, прибыли в размере \$1,5 млрд и свободного денежного потока в размере \$500 млн к 2025 году.

В прошлом году компания зафиксировала выручку в размере \$6,1 млрд, прибыль в размере \$600 млн и свободный денежный поток в размере \$100 млн и, что важно, добилась прогресса в достижении всех своих целей.

Что касается Global 7500, Мартель напомнил, что Bombardier сократил свои производственные затраты на флагманский самолет на 40% между первой и 50-й поставками и собирается добиться снижения затрат еще на 20% по мере роста поставок. «В 2021 году мы сделали эту программу с положительным вкладом в EBITDA, а перспективы на 2022 год еще лучше, поскольку мы продолжаем получать выгоду от улучшения кривой производительности», — сказал он, добавив, что «этот бизнес-джет получил очень хорошие отзывы».

Тем временем Жан-Кристоф Галлахер, исполнительный вице-президент Bombardier по обслуживанию и поддержке, а также по корпоративной стратегии, подчеркнул прогресс компании в достижении ее амбиций по получению \$2 млрд дохода от послепродажного обслуживания к 2025 году, что составляет около 27% от общего дохода Bombardier. По его словам, это важный поток доходов, потому что он предсказуем и более защищен от спадов в отрасли. Чтобы достичь этой цели, Bombardier должна захватить около 50% рынка послепродажного обслуживания своего флота, который в настоящее время насчитывает около 5000 самолетов. Bombardier уже заметила скачок в этом бизнесе: от чуть менее \$1 млрд, что составляет 35% потенциальной выручки послепродажного обслуживания в 2020 году, до \$1,24 млрд, что составило 39% в 2021 году.

Bombardier ожидает больших успехов, поскольку продолжает открывать новые сервисные центры



по всему миру — четыре крупных объекта в США, Сингапуре, Австралии и Великобритании должны открыться только в этом году. Галлахер не исключает дополнительных расширений, в том числе потенциальных приобретений, поскольку планирует и дальше снижать свою зависимость от авторизованных сервисных станций и перемещаться в новые географические регионы.

Что касается других целей компании, Bombardier сократила свой общий долг на \$3 млрд сэкономив более \$225 млн на выплате процентов, и создала 36-месячный «уход от долга, что дало нам время и

пространство для выполнения нашего операционного плана», — сообщил Мартель. Компания также определила сокращение расходов на \$250 млн, что составляет более половины запланированных \$400 млн к концу следующего года.

«В результате это создает гибкость для будущих инвестиций, наряду с дальнейшим сокращением долга», — сказал Мартель. «Мы должны продолжать развиваться. Мы не торопимся, нужно тщательно обдумать наши следующие действия и придерживаться стратегии в наших планах».

«Устойчивое развитие повлияет на наши будущие продукты», — сказал Мартель инвесторам, подчеркнув, что значительная часть его бюджета на исследования и разработки идет на такие инициативы.

Однако он добавил: «У нас также есть возможности для дальнейшего использования наших инвестиций в технологии Global 7500 и интеграции их в наш портфель, как мы сделали с Challenger 3500».

Отметив, что Challenger 3500, представленный в сентябре прошлого года, как следующая версия семейства Challenger 300/350, был хорошо принят клиентами, Мартель отметил, что «такие инвестиции будут». В связи с обновлением Global и уходом Learjet многие указывают на Challenger 650 как на следующий возможный самолет, который будет обновлен.

Но Мартель продолжил: «В конце концов Bombardier столкнется с решением — и это будет обсуждение распределения капитала — о том, где и какую платформу мы хотим развивать. Триггером здесь для нас явно является то, что наши клиенты ожидают в будущем».

По его словам, Bombardier следит за развитием технологий, таких как электрификация, и изучает усовершенствованную аэродинамику для повышения эффективности и более экологических возможностей. «Мы увидим, какие технологии достаточно зрелые».

«Что касается сроков, то это будет диктовать рынок», — сказал он. «Если нам нужно, у нас будет гибкость и возможность реагировать на нашего конкурента и быть в состоянии предложить то, что будет искать наш клиент».



Цены на топливо потащат «ценник» в верх

Цены на реактивное топливо могут подскочить до 25% из-за закрытия воздушного пространства на фоне конфликта в Украине, считает Ричард Кое, управляющий директор аналитической компании WINGX.

«Существенное увеличение протяженности маршрутов напрямую скажется на стоимости рейсов. Теперь операторы столкнутся с гораздо более высокими расходами на рейсы, не только ценами на керосин, но и со сложностями управления воздушным движением, которые заставят совершать значительные облеты территорий. Расходы на топливо составляют около 15% от стоимости рейса, поэтому увеличение расстояния может повысить эти расходы до 25%».

По его словам, закрытие воздушного пространства в России, Украине и Беларуси для многих эксплуатантов значительно увеличит как время полета, так и расход топлива. Например, изменение маршрута рейсов из Лондона в Дели будет означать дополнительные 557 миль (896 км) и дополнительный час полета. Рейсы под флагами России и Украины вместе взятые составляют 4,9% всех рейсов внутри ЕС (3,59% и 1,19%

соответственно на 2021 год). На Германию приходится самый высокий процент рейсов из ЕС — 14%. Хотя на Россию и Украину приходится относительно небольшая часть объемов полетов в ЕС, они значительно выросли за последние два года. Российские рейсы выросли на 21%, а рейсы из Украины выросли на 45%. «Из всех рейсов в Европу в 2021 году 7% приходилось на аэропорты Украины и России. Для чартерного рынка это доля составляет 15%, для некоторых ведущих операторов в Центральной/Восточной Европе — 30%. При этом доля ультрадальних бизнес-джетов составила 20%».

Алексей Хохлов, руководитель отдела продаж Jet-A1-Sales, сообщил CJI, что вероятны высокие цены на топливо. «Россия увеличивает производство керосина», — сказал он. «Крупнейший игрок «Газпром» в 2021 году продал 3,7 млн тонн, что на 30% больше, чем в 2020 году. Наш прогноз — российские компании в сложных геополитических условиях будут очень избирательно относиться к продаже керосина. Скорее всего, это будет означать значительный рост цен на топливо. В 2021 году Jet A1 оставался самым востребованным из всех нефтепродуктов», — сказал Хохлов. «Мы также прогнозируем его дефицит в 2022 году».

Кроме того, поскольку ЕС вводит все более жесткие санкции, а западные энергетические компании и рынки разрывают связи с Россией, поставки керосина будут сокращаться еще больше, что усилит давление на цены и эксплуатационные расходы на частные самолеты.

ВР избавится от 19,75% акций российской государственной нефтяной компании «Роснефть» на фоне конфликта в Украине. Кроме того, Shell обязалась закрыть все совместные предприятия с российской

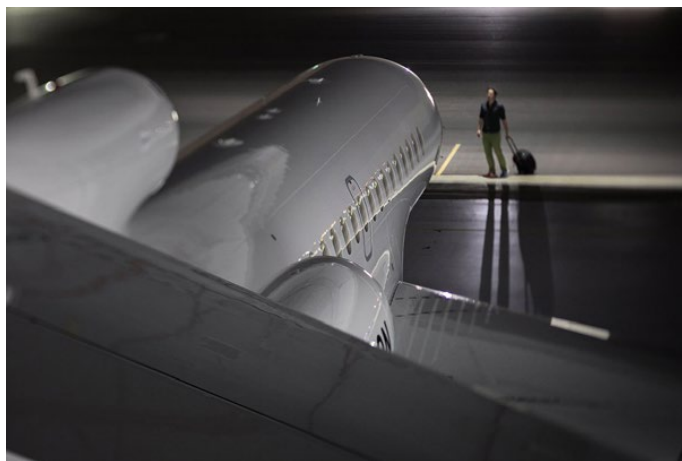
энергетической компанией «Газпром» после начала операции в Украине.

Точно определить, насколько и когда более высокие цены на топливо отразятся на клиентах частных самолетов, сложно. Но чартерные операторы, скорее всего, будут использовать скачки цен на топливо как возможность повысить цены, чтобы покрыть эксплуатационные расходы, которые росли за последние 18 месяцев, считает Энди Кристи, директор подразделения частных самолетов Air Charter Service. «С точки зрения частных самолетов, чартерный рынок повысит цены».

Кроме того, он сомневается, что повышение цен будет ограничено краткосрочной перспективой. Кристи сказал: «Есть аргумент, согласно которому цены на топливо всегда колеблются, и это ощущается только при повышении цены. Цены приходят к потребителю, когда они растут, но они никогда не снижаются в пользу потребителя в нашей отрасли, когда падают». Это повлияет не только на клиентов чартерных рейсов, но и на владельцев карточных продуктов и программ долевого владения.

Но, по словам Кристи, более высокие цены на топливо и чартерные перевозки вряд ли повлияют на спрос. «Все указывает на то, что рынок продолжит расти в течение второго полугодия и, возможно, снизится после пикового летнего сезона. Думаю, объемы не уменьшатся».

Кроме того, по словам Кое из WINGX, украинский кризис, наряду со страхом перед Covid-19, может усилить преимущества частной авиации. «Этот кризис может также подчеркнуть постоянную потребность в личной безопасности и удобстве доступа к частному самолету», — сказал он.



Pratt & Whitney Canada объявила о добавлении нового варианта аренды двигателя

Pratt & Whitney Canada (P&WC), бизнес-подразделение Pratt & Whitney, объявила о добавлении нового варианта аренды двигателя с выкупом в свой растущий портфель решений запасных двигателей.

Программа, запущенная в 2020 году, также включает гибкие варианты, такие как долгосрочная аренда, дополняющая существующие предложения краткосрочной аренды для клиентов, которые хотят расставить приоритеты в своих расходах, а также лучше планировать свои ежемесячные расходы, и продлить срок службы самолета.

«Мы расширяем наш портфель решений запасных двигателей, потому что все больше и больше наших клиентов ищут новые способы экономии денежных средств и повышения операционной эффективности», — сказала Айрин Макрис, вице-президент по обслуживанию клиентов Pratt & Whitney Canada. «Наши новые модели аренды и владения предназначены для клиентов, которым нужны альтернативы, соответствующие их индивидуальной ситуации. Благодаря постоянному диалогу с нашими клиентами мы можем адаптировать наш собственный бизнес и внедрять новые решения для удовлетворения потребностей этих клиентов. Эти варианты также гарантируют, что их самолеты будут находиться в воздухе, выполняя свои миссии, а не будут стоять на земле».

С возможностью аренды с выкупом клиенты могут арендовать новый или подержанный двигатель P&WC и владеть им до конца срока аренды.

Другие варианты в портфеле решений для запасных двигателей включают:

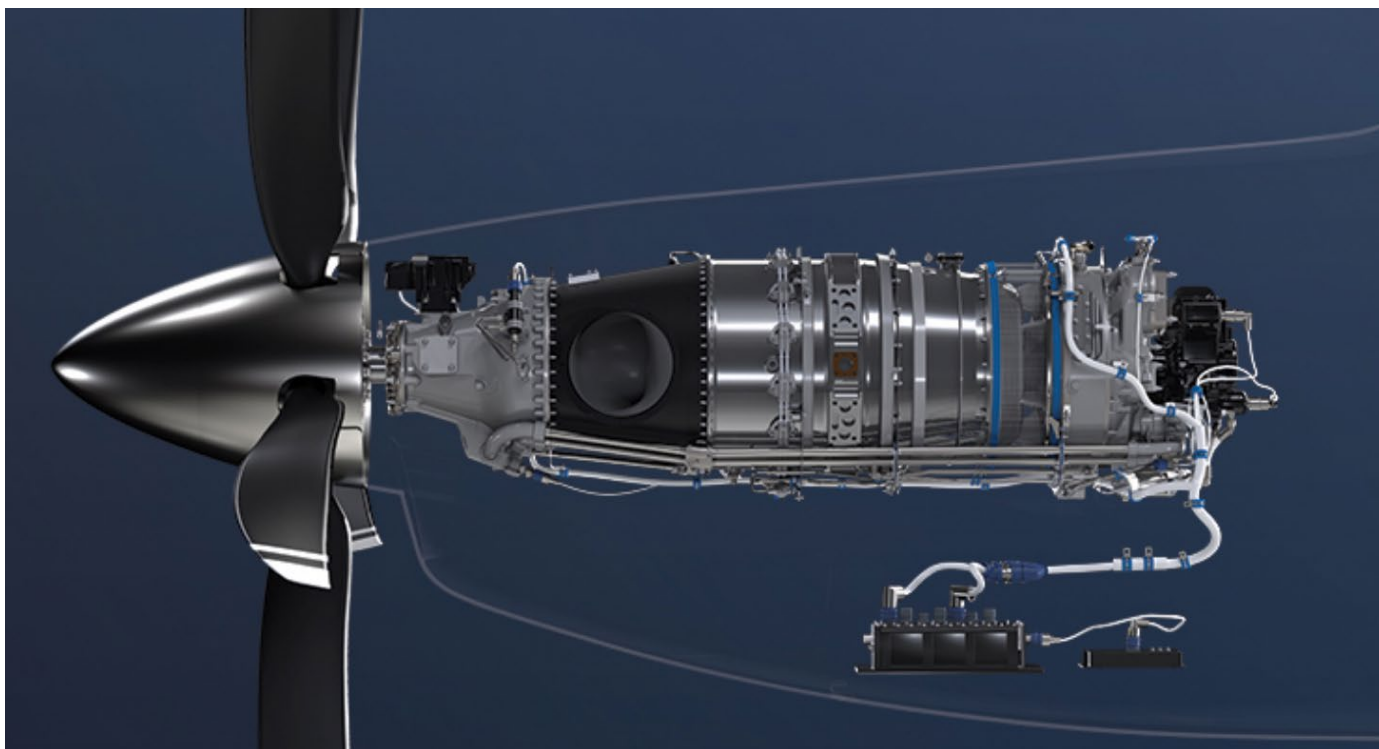
- Долгосрочный лизинг — предоставляет клиенту запасной двигатель последней конфигурации на 12 месяцев и более по конкурентоспособной цене.

- «Аренда на крыле» — P&WC арендует двигатель, который останется на самолете. В некоторых случаях P&WC будет приобретать существующие двигатели клиентов и сдавать их обратно в аренду, предоставляя им доступ к капиталу и снижая их операционные расходы, одновременно продлевая срок службы возрастных самолетов.
- Краткосрочная аренда двигателя — доступна для клиентов, пока их двигатель находится в мастерской для планового или внепланового обслуживания.

«У нас есть крупнейший в мире арендный пул из более чем 1000 двигателей Pratt & Whitney Canada

для поддержки клиентов, а наши решения по запасным двигателям охватывают все наши модели двигателей — от региональных турбовинтовых двигателей и двигателей бизнес-джетов до PT6A и вертолетных двигателей», — сказал Макрис. «Долгосрочная аренда и «аренда на крыле» включают в себя все плановое техническое обслуживание, такое как осмотр горячих секций и капитальный ремонт.

«Эти два решения также могут быть интегрированы в существующую или новую программу управления парком самолетов (FMP), которая обеспечивает доступ к глобальной сервисной сети Pratt & Whitney Canada, предоставляя уникальное решение «одного окна».



Т7 – санкции со слезами на глазах

В конце недели Управление Гражданской авиации Сан-Марино распространило специальный циркуляр по операциям на фоне санкций в отношении России.

Как сообщает регулятор, в результате военной операции российских Вооруженных Сил на Украине многие страны, включая США, Великобритания и ЕС самым решительным образом осудили действия Российской Федерации и приняли индивидуальные и экономические санкции. В то время как Республика Сан-Марино не участвует ни в одной из этих государственных мер, есть прямые последствия, которые влияют на эксплуатацию самолетов, зарегистрированных в Сан-Марино.

Согласно циркуляру, запрещается предоставлять любому российскому физическому или юридическому лицу какой-либо один или любую комбинацию следующих видов деятельности – капитальный ремонт, техобслуживание, проверка, замена, модификация или устранение дефектов самолета или его компонента, за исключением предполетной подготовки.

В то же время, зарегистрированным в Сан-Марино самолетам не препятствуют в осуществлении полетов в Россию и на ее территории, подчеркивается в документе. Тем не менее, в ведомстве предупреждают о последствиях в других странах.

«Соответственно, всем владельцам и эксплуатантам воздушных судов предлагается воздерживаться от выполнения полетов и операции, нарушающих санкции ЕС и США, и знать, что любые такие операции и транзакции могут привести к немедленному аннулированию самолетов из Реестра Сан-Марино, а также может быть применено уголовное или административное наказание в каждом конкретном случае». В ведомстве подчеркнули, что регулятор будет сле-

дить за соблюдением настоящего информационного циркуляра, действуя в качестве публичного регулирующего органа, а любые вышеперечисленные операции и сделки остаются под исключительной ответственностью соответствующего владельца и/или эксплуатанта воздушного судна.

«Это быстро развивающаяся ситуация, и поэтому вам настоятельно рекомендуется использовать это

и любую другую информацию, чтобы оценить риск безопасности полета. Операторам рекомендуется быть в курсе различных государственных санкций, поскольку они могут быть ужесточены, изменены или аннулированы в кратчайшие сроки. Этот информационный циркуляр будет пересматриваться на регулярной основе и, при необходимости, в него будут внесены соответствующие изменения».



Российская деловая авиация увядает

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, заголовки мировых новостных агентств сосредоточены на военной операции России в Украине, которая имеет серьезные последствия для мировой авиационной отрасли. Что касается летной активности, то в России, Белоруссии и Украине за последние несколько дней наблюдается резкое падение всего трафика.

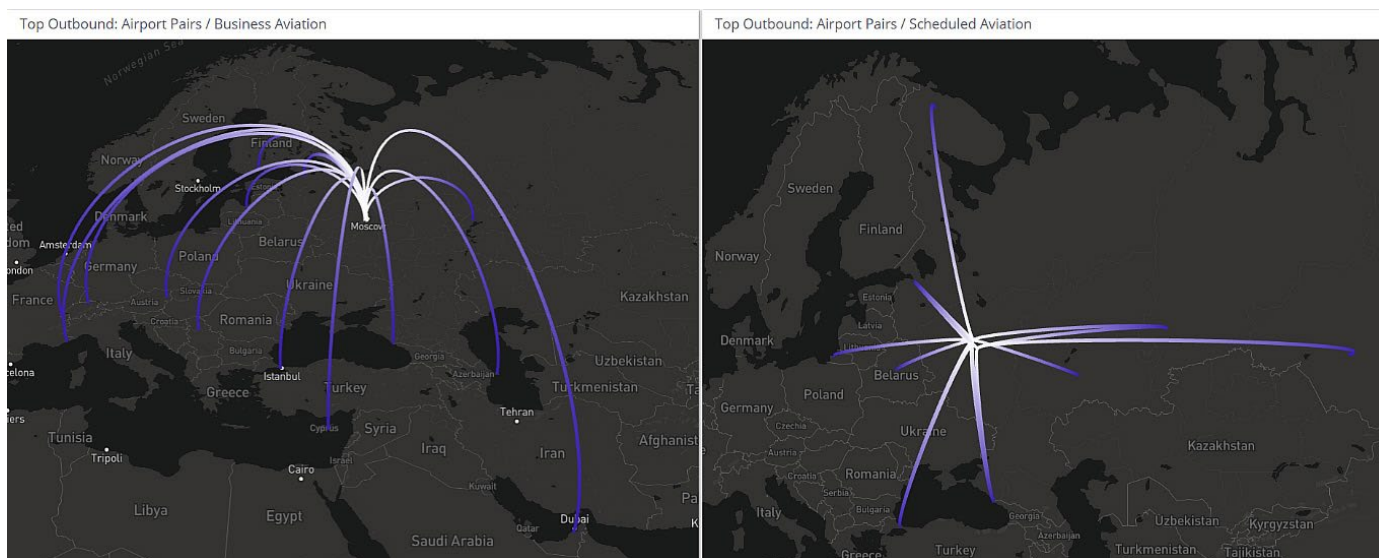
Чартерные операторы и операторы по управлению воздушными судами фиксируют наибольшее снижение, при этом частные летные отделы пока более устойчивы. По сравнению с той же неделей 2019 года активность бизнес-авиации в России снизилась на 20%. Регулярные и грузовые авиаперевозки в России, Беларуси и Украине сократились на 35% и 23% соответственно по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

Размер российской авиационной отрасли в глобальном масштабе невелик – всего 0,5% мировых поставок бизнес-джетов, 0,7% активного парка, менее 100 самолетов в регистре – но Европа регулярно имеет относительно высокий уровень присутствия бизнес-джетов, летающих из/в Россию, примерно 12% всех самолетов, базирующихся в Европе в 2021 году.

В прошлом году 7% всех рейсов бизнес-джетов, эксплуатируемых в Европе, стыковались с Россией или Украиной, а также 12% всех самолетов Gulfstream и 28% самолетов Embraer Legacy 600. В течение 2021 года 12% действующих во всем мире сверхдальних самолетов совершили хотя бы один полет в Россию. За последние несколько дней в московских аэропортах наблюдается значительное количество рейсов, вылетающих в Дубай. Связи между Россией и Ближним Востоком в последние два года развивались стабильно быстрыми темпами.



7-дневная средняя скользящая вылетов бизнес-авиации из России, Беларуси и Украины, февраль 2022 г.



Направления деловой и регулярной авиации из Москвы с 24 по 28 февраля 2022 года

Остальной мир

Кризис в Украине пока не оказывает влияния на глобальные тренды использования бизнес-джетов; тенденция с начала 2022 года указывает на увеличение на 13% по сравнению с сопоставимым периодом 2019 года, при этом трафик регулярных авиакомпаний по-прежнему отстает на 31%, несмотря на 38%-й скачок в этом году.

Ключевой североамериканский рынок гораздо меньше, чем Европа, подвержен прямому авиасообщению с Россией, хотя сейчас действуют ограничения на пролет, и ведущие американские провайдеры бизнес-авиации будут сильно ограничены в этом году из-за проблем в российской авиации, так как на этой неделе были введены широкомасштабные санкции.

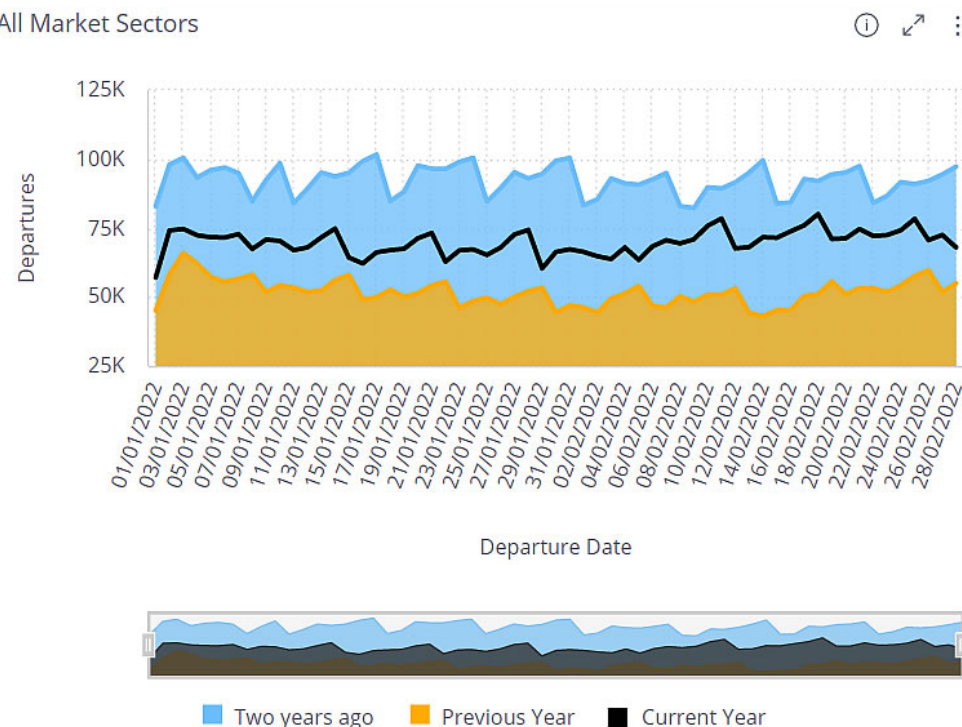
Arrival City	Business Aviation		Scheduled Operation	
	Flights	Flights: Growth vs 2yrs ago	Flights	Flights: Growth vs 2yrs ago
Dubai	18	200.0%	59	5.4%
St. Petersburg	17	6.3%	68	-30.3%
Riga	15	50.0%	3	-93.9%
Larnarca	14	600.0%	5	-73.7%
Nice	14	133.3%	3	-62.5%
Geneva (CH)	13	18.2%	6	-60.0%
Helsinki	12	140.0%	10	-69.7%
Zurich	9	125.0%	7	-63.2%
Baku	7		21	-34.4%
Sochi	7	75.0%	164	2.5%
Istanbul	6		76	22.6%
London (GB)	6	-14.3%	4	-90.9%
Belgrade (RS)	6	-25.0%	10	-50.0%
Vienna (AT)	5	25.0%	10	-71.4%
Kazan	5	-16.7%	44	-39.7%
Chambéry/Aix-les-Bains	5	-50.0%		
Munich	4		4	-89.5%
Bugulma	4	300.0%		
Berlin (DE)	4	100.0%	6	-83.8%
Almaty	4	300.0%	10	-54.5%
Grand Total	266	24.3%	2,151	-42.1%

Рейсы деловой и регулярной авиации из Москвы с 24 по 28 февраля 2022 года

В США структура спроса на бизнес-джеты знакома: Флорида является хабом, Калифорния и Техас снова превысили уровни 2019 года, а Северо-Восток восстанавливается медленнее. Нью-Джерси и, в частности Тетерборо, по-прежнему отстает от объемов активности в 2019 году. В целом, самый большой отскок в этом году на рынке США произошел в сегменте сверхдальних бизнес-джетов, которые на 24% превышают допандемийные пики. Частные летные отделы запоздало восстанавливаются.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Для бизнес-авиации украинский кризис оказывает прямое влияние на относительно небольшую долю общей активности, но распространение санкций значительно усложнит весь рынок деловой авиации, особенно в Европе, во всех сферах от полетов до чартерных брокеров, финансирования самолетов, управления и технического обслуживания».

All Market Sectors



Глобальная активность самолетов в январе-марте 2022 г. по сравнению с 2021 и 2020 гг.

Нечитаемое авиасообщение

Евросоюз (ЕС) и большинство других стран Европы закрыли воздушное пространство для России. Но даже полная остановка международных рейсов не решит проблем авиакомпаний РФ, связанных с санкциями, которые фактически лишают перевозчиков основной части парка. Вариантов немного — возвращать самолеты, пытаться выкупать их или просто разрывать отношения с лизингодателями, чтобы сохранить парк для работы в РФ. По данным “Ъ”, государство планирует помогать только «Аэрофлоту». Но даже если компании решат оставить самолеты и

разберут половину парка на запчасти, этого хватит примерно на полгода. А импортозамещение российскими MC-21 и SSJ требует пяти—семи лет.

В выходные европейские страны одна за другой закрывали воздушное пространство для России, а к вечеру воскресенья об этом было официально объявлено на уровне ЕС. Еще 25 февраля ЕС также запретил европейским компаниям поставку, лизинг, техобслуживание и страхование воздушных судов в РФ. Контракты должны быть расторгнуты до 28

марта, что означает для перевозчиков потерю более половины парка (см. “Ъ” от 26 февраля). В результате им может не хватить флота для полетов внутри РФ даже с учетом резкого сокращения числа международных рейсов.

По возможности не отдавать

По данным “Ъ”, 26 февраля министр транспорта Виталий Савельев и глава Росавиации Александр Нерадько провели экстренное совещание с участием представителей авиакомпаний. Как рассказал “Ъ” один из участников встречи, перевозчикам «дали понять, что государство будет спасать только «Аэрофлот»». «Остальных попросили по возможности не отдавать самолеты превентивно, дожидаться ясности и пытаться найти компромисс с лессорами (лизингодателями.— “Ъ”),— добавил он.— Но какой возможен компромисс, если в резолюции прописано о завершении всех, даже заключенных до санкций, контрактов до 28 марта?»

Обсуждалась ли возможность принудительного сохранения «Аэрофлотом» той части флота, которая находится в европейском лизинге, “Ъ” выяснить не удалось. Однако, как отметил источник в группе, это «означало бы моментальное попадание в SDN-лист», и «Аэрофлот» такую возможность «вряд ли рассматривает». «Но до пятницы мы не рассматривали и сценарий изоляции России от мира»,— подчеркивает собеседник “Ъ”.

Еще несколько источников в отрасли отметили, что под особым ударом среди крупнейших авиакомпаний находятся S7 и «Уральские авиалинии», чей флот преимущественно в лизинге в Европе.

Некоторые собеседники “Ъ” говорят о возможном от-



казе группы S7 от запуска лоукостера Citrus. В компании не ответили “Ъ”.

Самолеты уже начали отбирать. По данным нескольких источников “Ъ”, лизинговая компания из Ирландии прислала уведомление (grand notice) авиакомпания «Победа» об отзыве трех бортов Boeing 737. Аналогичное письмо, по данным “Ъ”, получила «Якутия» и еще как минимум две авиакомпании. Кроме того, проблемы с возвращением Boeing 777-35ER в Хабаровск, по данным источников в отрасли, возникли у NordWind, чей борт задержали в аэропорту Мехико. Источники в трех других авиакомпаниях рассказали, что отменили планы по передаче бортов на техобслуживание из-за опасений их изъятия. Один из перевозчиков получил «устное уведомление» производителя двигателей CFM International (СП Snecma и GE Aviation) о прекращении поддержки обслуживания Airbus. Лизингодатели двух компаний «спрашивали о возможности отогнать самолеты на территорию другой страны», говорят источники “Ъ”.

Ни в одной авиакомпании не дали официальных комментариев. Однако, как рассказали на условиях анонимности руководители и юристы перевозчиков, большинство ожидают получения уведомления о расторжении действующих контрактов 28 февраля. «По всем вопросам идет непрерывная работа. Авиавласти находятся в тесном контакте с авиакомпаниями», — сообщили “Ъ” в АЭВТ. В Минтрансе и Росавиации не ответили на вопросы “Ъ”.

Все в растерянности

Европейские лессоры находятся в той же растерянности, что и их российские клиенты, рассказывает один из источников “Ъ”. Невозможно сделать общий вывод по всем лизинговым контрактам, служит ли

наложение санкций на поставки и лизинг авиатехники и запчастей достаточным основанием для их разрыва, отмечает управляющий партнер Debevoise & Plimpton Алан Карташкин. Однако, добавляет он, договор лизинга мгновенно расторгается при невозможности страховать судно или если лизинг запрещен применимым к лессору законодательством.

Алан Карташкин подтвердил, что, предположительно, все действующие лизинговые контракты должны быть завершены до 28 марта: «Мы приходим к такому выводу консервативной интерпретации текста резолюции, поскольку других разъяснений пока нет». В целом, по его словам, последние санкции ЕС составлены так, что остается много неясных вопросов и невозможно дать однозначную интерпретацию: «В отличие от США, здесь нет единого органа, который может оперативно разъяснить позицию. Все специалисты ждут официальных разъяснений, однако нет уверенности в быстром получении таких разъяснений».

Бермуды, где зарегистрирована внушительная доля российских самолетов, следуют британским санкциям, на сегодня еще не опубликованным. Однако они, как правило, схожи с санкциями ЕС.

«Более интересный вопрос относится к лизинговым сделкам американских компаний, так как США не накладывали санкции на лизинг», — уточняет Алан Карташкин.

Источники “Ъ” разделились во мнении о том, будут ли США также запрещать поставки своих самолетов или «используют ситуацию в интересах Boeing», но вероятность последнего сценария «снижается с каждым часом».

Как показывает пример «Белавиа», сумевшей выкупить несколько самолетов во время разрыва отношений с лессорами, у компаний РФ еще есть призрачный шанс пополнить флот, допускает источник “Ъ” в Транспортно-клиринговой палате. Он соглашается с другими собеседниками “Ъ”, которые говорят об «оцепенении лессоров», которые в том числе не знают, куда даже просто поставить освободившиеся сотни бортов: «Все самолеты не расставить по европейским аэропортам, они парализуют их работу, потребуется спецхранение, стоянки».

Самолеты разберут на запчасти

В теории власти РФ могут запретить компаниям отдавать самолеты лизингодателям, но это позволит сохранить воздушное сообщение в стране только на полгода. «Половина флота, до 300 бортов, пойдет на запчасти, которых у нас и в «несанкционных» странах нет и быть не может», — говорит источник “Ъ”. С оценкой согласны и несколько других топ-менеджеров авиакомпаний: «Мы долетаем до конца высокого сезона, если повезет».

Собеседники “Ъ” подчеркивают, что «иранский сценарий» в РФ невозможен: российский авиапарк гораздо моложе, и найти запчасти на него, например, в Китае будет невозможно. Источник в авиапроме отметил, что при этом «Минпромторгу потребуется минимум пять-семь лет на доведение до ума проекта полного импортозамещения MC-21 и SSJ-100». Он полагает, что сроки поставок этих типов судов будут сдвинуты.

Отдельной проблемой будет страхование судов для полетов за рубеж, поскольку в авиакомпаниях единогласно считают невозможным вылет без перестрахования рисков, который до сих пор происходил в Европе.

Риски авиакомпаний РФ застрахованы в российских страховых компаниях и все контракты действуют без изменений, подчеркивает заместитель гендиректора по авиастрахованию «АльфаСтрахования» Илья Кабачник: «Сейчас эта проблема больше наша, чем клиентов». По его словам, при выходе европейских партнеров из действующих соглашений российские компании перестрахуют риски в РНПК (дочерняя структура ЦБ). Он добавил, что часть рисков авиакомпаний уже была перестрахована в РНПК и до последних событий, но доля не превышала 10%. Илья Кабачник отдельно подчеркивает, что по состоянию на вечер 27 февраля «АльфаСтрахование» не получало каких-либо уведомлений от своих европейских партнеров о прекращении договоров перестрахования.

Куда податься пассажирам

В условиях, когда российские авиакомпании больше не могут летать в ЕС, единственным способом попасть туда остаются рейсы иностранных перевозчиков. Многие из них уже приостановили полеты, но далеко не все.

Источники “Ъ” в нескольких иностранных авиакомпаниях сообщили, что суббота и часть воскресенья прошли в активных переговорах со штаб-квартирами, перевозчики рассчитывают продолжить деятельность в РФ. «Мы прекращаем любую маркетинговую активность, но пока сохраняем присутствие на рынке. Весь парк зарегистрирован на наше иностранное юрлицо, и в этом смысле риска отзыва флота нет», — рассказал один из собеседников “Ъ”. Однако, подчеркнул он, «нельзя гарантировать, что завтра власти РФ сами не запретят нашу деятельность».

Введенные сейчас ограничения ЕС не распространяются на деятельность иностранных перевозчиков, осуществляющих деятельность на территории РФ, подтверждает Алан Карташкин. Он также уточнил, что ограничения на техобслуживание не распространяются на предполетное обслуживание и

осмотр: «Таким образом, международные авиакомпании смогут получать минимальное обслуживание в аэропортах РФ и продолжать безопасные полеты в другие страны в случае, если это не будет запрещено российской стороной».

Айгуль Абдуллина, Коммерсантъ



Отбросьте эмоции

Доктор делового администрирования, основатель Управляющей компании ANG, партнер Global Jet в России Евгений Клочков о перспективах бизнес-авиации в текущей ситуации.

В сентябре 2019 году, благодаря BizavNews, вышла моя статья [*«Добро пожаловать в новый мир»*](#). В ней я указывал, что общая модель работы на рынке бизнес-авиации накопила существенное количество противоречий, которые выправлялись всякого рода

«костыликами-подпорками». В этой ситуации системная корректировка была лишь вопросом времени. Но к тектоническим изменениям вряд ли можно быть по-настоящему готовым, ведь происходит смена мироустройства и парадигмы.

Сейчас все мечтают заглянуть «за горизонт», однако я не люблю делать просто прогнозы и предлагаю сделать упор на логику и понимание моделей поведения участников рынка.



Во-первых, текущая операция, совершенно очевидно, это результат долгого стратегического и тактического планирования. Не буду углубляться в детали - тот кто захочет в этом убедиться, задаст себе верные вопросы и увидит ответы. Убежден в операции не-профессионалов нет и план имеет кучу ответвлений на всевозможный ход событий.

Во-вторых, западный мир, в большей его части, живет в парадигме капитализма и, в связи с этим, вспомним классиков:

«Обеспечьте капиталу 10% прибыли, и капитал согласен на всякое применение, при 20% он становится оживленным, при 50% положительно готов сломать себе голову, при 100% он попирает все человеческие законы, при 300% нет такого преступления, на которое он не рискнул бы пойти, хотя бы под страхом виселицы».

Ну а теперь основываясь на этих двух утверждениях посмотрим, какой же вариант развития событий самый естественный.

Ограничения на полеты.

Закрытие неба всеми странами Европы для российских авиакомпаний очень эффектно смотрится на сайте CNN, однако при реализации этой красивой картинки, я уверен, начнутся сложности. Смотрим на карту мира и понимаем, что западный полуостров Евразии объявил остальной Евразии бесполетную зону. А ведь все будет зеркально, а то и асимметрично. То есть в ответ, большая часть Евразии объявит бесполетную зону своему западному «отростку».

Уверен, на долгосроке «капитал» не потерпит уве-

личение летного времени из Лондона до Токио до 19 часов, с пересадкой, где-нибудь на Аляске. В ближайшие недели, через своих лоббистов, его величество «капитал» быстренько обеспечит нужные исключения из правил, в формате – это необходимо для обеспечения финансовой стабильности западных государств. Список государств, естественно, будет поделен на два поля - кому можно и кому нежелательно. Несколько стран займут свое место в первом списке, а остальные будут в очереди во втором. Ведь все звери равны, но есть рАвнее!

Ограничения на поставки техники

Европа радостно анонсировала ограничения на поставки авиационной техники и это очередная красивая картинка для CNN. Однако не слышно аналогичных громких криков из США и ограничений от компании Boeing. Не будем уходить в детали, в итоге российский рынок попросту достанется американскому бизнесу, например компании Boeing. Удивительное применение гибридных политико-экономических инструментов в условиях финансовой нестабильности. Оглянемся назад – у нас за плечами два года пандемии, с разрывом экономических цепочек. И теперь внимание вопрос – кто восстановится быстрее – тот, кто лозунгами сыпет или тот, кто работает?

Ограничения на поставки запчастей

Давайте смотреть не на информационный шум, а на долгосрочные эффекты. Запрет поставок запчастей одному из крупнейших покупателей Airbus, например, компании Аэрофлот, будет означать сокрушительный удар по репутации производителя. Станет очевидно, что все покупатели, и даже крупные интернациональные корпорации в мире, под угрозой!

Они более не зависят от рыночных условий и переговорной позиции бизнесменов, а полностью во власти политиков. А это риск того, что в один момент весь купленный флот может превратиться «в тыкву». В момент серьезных сомнений к покупателю придет харизматичный представитель компании Boeing, развеет все невзгоды и сделает выгодное предложение.

«Первое правило бизнеса – защищайте свои инвестиции», – Этикет банкира. 1775 год.

Большой капитал не позволит потерять годами завоевываемый рынок под громкие лозунги. К тому же «серый рынок» запчастей никто не отменял. Еще 20 лет назад этим никого было не удивить. Будут на западе новые механизмы сертификации и прочие инструменты, которые будут разработаны с привлечением лоббистов.

Лизинг самолетов

Что такое лизинг? Упрощенно – это кредит. Если банк дает кредит, он начинает требовать заключить страховку в «своей» страховой компании, чтобы потом перестраховать у более крупных компаний и монетизировать этот долг. Конечно, вы вправе сделать это по своему усмотрению, но ставки по лизингу могут быть скорректированы, что повлияет на всю финансовую модель коммерческой компании. Вроде никто никого не заставляет, но всем все понятно.

А что так можно было?

Полное перекредитование, под гарантии Правительства, с сохранением минимальных ставок плюс страхование в аффилированных нам компаниях

на аналогичных условиях. Это позволит сохранить экономическую модель авиакомпании и пережить острую фазу. Потом можно будет перегруппироваться. В мире достаточно крупных денег, ищущих возможностей преумножения.

Что в итоге? Его величество «капитал» теряет проверенных клиентов, а также ежегодные взносы. «Большие дяди», стоящие за ширмой, вряд ли обрадуются такому развитию событий и оперативным сотрудникам будут выданы ценные указания. Угроза хороша, когда она просто угроза. Пару кейсов с перекредитованием, в перспективе нескольких месяцев существенно охладят обывательские эмоции временно назначенных к исполнению политических обязанностей.

Европейские партнеры

За последние два дня я узнал о нескольких случаях дискриминации по национальному признаку по отношению к моим знакомым. Это просто мерзко. Партнеры, которые с ними работали, отдыхали, клялись в вечной дружбе, за одну ночь превратились... «в тыкву». В моменте это очень неприятно и грустно. Но сделаем логические выводы. Скорее всего они с вами не из-за любви и, скорее всего, «с такими друзьями враги не нужны». И тогда они переводятся в статус партнеров, с которыми на ВЫ. И когда его величество «капитал» в ближайшие месяцы огласит свое видение мировой ситуации, уверен, настроение западного обывателя изменится.

Участники европейской bizav-отрасли привыкли дистанционно присутствовать на нашем рынке. Вернуться к себе на родину и встроиться в систему они не смогут. Там своих «ртов» достаточно, место занято. Рыночные правила предполагают экспансию,

а если ты не удержал захваченных позиций – ты проиграл, ты – неинтересен, ты – сбитый летчик. К тому же с эмоциональной точки зрения они уже точно не будут восприниматься как свои. Замазаны. Так что, придержим эмоции, сделаем выводы и подождем.

Американские партнеры

Мне посчастливилось, и я с 13 лет имею опыт мультикультурального общения. В нашей школе преподавали американцы и меня всегда удивляла их абсолютная «квадратная» рациональность и «компьютерная» логика. В нашу душевность они «проваливались» с головой и годами не могли понять мотивацию советских людей.

Так вот, с рациональной точки зрения для американских компаний это потрясающая возможность потеснить европейских конкурентов с нашего рынка. Пока европейцы смотрят «в небо на новостные воздушные шары» и варятся в собственных эмоциях, на площади орудуют карманники. Посмотрим, чем закончится эта схватка в западном лагере.

Российский рынок *bizav*

Здесь важно не путать инструмент, цель и ресурс.

Цель нашего клиента – обеспечить себе определенный уровень жизни. Для этого у него есть возможность получать ресурс на территории РФ и использовать его в своих целях.

Наш уровень ресурса намного выше, чем могут получить западные коллеги у себя на рынке, поэтому они всегда считали наш рынок приоритетным. Ведь на американский и китайский их особо не пускали.

Что остается. Красивый бизнес-джет, со всеми своими навороченными технологиями, красивыми картинками и обещаниями незабываемых эмоций – всего лишь простой инструмент для достижения нужного образа жизни, используя доступный ресурс.

Ну и что в этой логике является незыблемым, а что можно с легкостью менять?

Естественно инструмент, и сегодня у тебя игрушка от одного производителя джетов, ну от того, что полаяльнее и поумнее. А завтра другая игрушка. Можно вообще брать аренду и скидывать все риски на коммерческую авиакомпанию. Главное, чтобы связь с источником ресурса сохранялась, остальное можно менять.

И вот картинка уже совсем по-другому выглядит, роли сменились, верно?

Когда смотришь на всю ситуацию с некоторого расстояния, эмоции более не захлестывают и становятся видны структуры, участники и связи, которые до этого были не столь очевидны. Становится понятно, что является несущей конструкцией, а что красивая бутафория. В итоге, конечно, изменения будут фундаментальными, и они будут стоить денег. Но как говорит старая еврейская поговорка: «Спасибо, господи, что взял деньгами». Хотя, памятуя то, что капитал хочет расти, нужно просто в новой системе дать ему новые возможности, с учетом наших интересов.



США пока оставили лазейки для российских бизнес-джетов

На фоне беспрецедентных ограничений ЕС на использование российских деловых самолетов, Соединенные Штаты (пока) не приняли сопоставимых ограничений на использование самолетов, зарегистрированных в США (N-регистрация), которые бы настолько широко применялись к любым российским физическим или юридическим лицам. Вместо этого режим санкций США ограничен конкретными лицами и компаниями.

Соответственно, в настоящее время, для тех, кто желает перемещаться между Россией и США, сохраняется возможность перерегистрировать в США

самолеты, находящиеся в собственности или под управлением в интересах российских лиц, и такие самолеты смогут осуществлять полеты в Соединенные Штаты и обратно, рассказал BizavNews Дерек Блум, владелец Atlantic Aviation Legal Services, LLC.

В таком случае право собственности на самолет будет принадлежать трастовой компании США в соответствии с соглашением о доверительном управлении с существующими владельцами самолета. Будет заключено операционное соглашение с оператором, на которого не распространяются ограничения ЕС. Будущая эксплуатация самолета новым эксплуатан-

том не будет подпадать под действие вышеуказанных правил ЕС.

Существуют некоторые ограничения США на эксплуатацию самолетов. В частности, Уведомление США о воздушных миссиях (NOTAM) A0005/22, в котором предусматривается, что с 28 февраля 2022 г. самолеты, зарегистрированные в США (N-регистрация), могут эксплуатироваться в обход воздушного пространства Европейского Союза из аэропортов в США в аэропорты России. Например, рейс может выполняться из аэропорта США в аэропорт Стамбула, Тбилиси или Баку, а оттуда в аэропорты России, которые не находятся в пределах 160 морских миль от территории Украины или Беларуси.

Что касается того, как будет развиваться текущая ситуация и как она повлияет на рынок бизнес-авиации и деловых самолетов, то рынок для полетов бизнес-авиации в направлении Евросоюза уже закрыт и, скорее всего, останется закрытым в течение длительного периода времени, комментирует г-н Блум.

Часть брокеров, работающих на вторичном рынке, ожидают, что многие самолеты, находящиеся в собственности и под управлением России, будут выставлены на продажу, потому что они не могут использоваться в Европе и не смогут обслуживаться должным образом, а условия их финансирования и расширенный режим санкций могут привести к выставлению их на продажу.

«Появление на рынке определенного количества более дорогих дальнемагистральных самолетов приведет к снижению стоимости и цены на некоторые модели бизнес-авиации. Возможно, сейчас самое время для владельцев самолетов для принятия немедленных мер и подготовке к продаже своих



самолетов, пока не наступила корректировка цен на понижение. Россияне могут владеть достаточным количеством самолетов, чтобы «сдвинуть рынок» деловой авиации. Для тех, кто рассматривает такой вариант, правильным решением может быть перерегистрация и физическое перемещение самолетов в США до 28 марта.

Для тех, кто рассчитывает принять решение о продаже своих самолетов в ближайшие месяцы или в ближайшие год или два, может быть целесообразным принять незамедлительные меры, до 28 марта, то есть зарегистрировать свои самолеты за пределами Европейского Союза. В скором времени в Европейском Союзе брокерам и инспекционно-ремонтным предприятиям будет запрещено оказывать свои услуги. Решение о перемещении самолетов в США, крупнейший в мире рынок бизнес-авиации, может быть целесообразным уже сейчас, пока дверь еще открыта», - резюмирует г-н Блум.

Напомним, что ЕС ввел ограничительные меры в отношении использования самолетов, зарегистрированных в России или под контролем Российских физических или юридических лиц, в связи с действиями России в Украине.

Решение Совета ЕС 2022/328 от 25 февраля 2022 г. предусматривает в Разделе 3с (1) – (5) ограничения, которые вступают в силу с 28 марта:

- Запрещается продавать, поставлять, передавать или экспортировать, прямо или косвенно, товары, и технологии, подходящие для использования в авиации или космической отрасли, как указано в Приложении XI, независимо от того, происходят ли они из Союза, любому физическому или юридическому лицу, организации или органу в России или для использования в России.

- Запрещается прямо или косвенно осуществлять страхование и перестрахование в отношении товаров и технологий, перечисленных в Приложении XI, в интересах любого лица, организации или органа в России или для использования в России.
- Запрещается предоставлять любую услугу или комбинацию услуг в следующих сферах деятельности: капитальный ремонт, ремонт, инспекция, замена, модификация или устранение дефекта самолета или его компонента, за исключением предполетного осмотра, в отношении товаров и технологий, перечисленных в Приложении XI, прямо или косвенно любому физическому или юридическому лицу, организации или органу в России или для использования в России:

(а) предоставлять техническую помощь, посреднические услуги или другие услуги, связанные с товарами и технологиями, указанными в пункте 1, и с поставкой, производством, техническим обслуживанием и использованием этих товаров и технологий, непосредственно или косвенно любому физическому или юридическому лицу, организации или органу в России или для использования в России.

(b) предоставлять финансирование или финансовую помощь, связанную с товарами и технологиями, указанными в пункте 1, в целях любой продажи, поставки, передачи или экспорта таких товаров и технологий, или для предоставления соответствующей технической помощи, посреднических или других услуг, прямо или косвенно любому физическому или юридическому лицу, организации или органу в России или для использования в России.

В отношении товаров, перечисленных в Приложении XI, запреты в пунктах 1 и 4 не распространяются на

исполнение договоров, заключенных до 26 февраля 2022 г., или вспомогательных контрактов, необходимых для исполнения таких договоров, до 28 марта 2022 года.

Регламент Совета ЕС 2022/334 от 28 февраля 2022 г. предусматривает, что:

Запрещается для любых воздушных судов, эксплуатируемых российскими авиаперевозчиками, в том числе в качестве маркетингового перевозчика в рамках соглашений о код-шеринге или блокированном пространстве, или для любых воздушных судов, зарегистрированных в России, или для любых воздушных судов, не зарегистрированных в России, которые находятся в собственности или зафрахтованы, или иным образом контролируемые любым российским физическим или юридическим лицом, организацией или органом для приземления, взлета или пролета над территорией Союза.



Самолет недели

Оператор/владелец: *Alphawave IP Group PLC*

Тип: *Bombardier Learjet 45*

Год выпуска: *1997 г.*

Место съемки: *март 2022 года, Oslo-Gardermoen - ENGM, Norway*



Фото: Дмитрий Петрович