



Вот и подошел к концу 2022 год – самый сложный за последнее десятилетие. Эти двенадцать месяцев 2022 года, яркие на события и безумно сложные для рынка, войдут в историю отечественной бизнес-авиации как период жесточайшей борьбы за выживание. В итоге мы имеем две совершенно разных картины: начало года – прыжок в пропасть, вторая половина – относительно удачные попытки трансформации бизнеса и робкие обнадеживающие цифры, свидетельствующие о прохождении символического «дна».

2022 год стал настоящим испытанием для компаний, которым приходилось в условиях сложно прогнозируемой ситуации пытаться на ходу корректировать свои модели и решать очень сложные задачи. Справились не все. Но те, кто выстоял получили бесценный опыт несравнимый даже с ковидным периодом. Нынешнее состояние рынка деловой-авиации по-прежнему остается очень сложным и нужно решать весьма нетривиальные задачи, однако дышать, как говорится, стало «заметно легче».

Индикатором любого рынка, безусловно, остается спрос. В уходящем году существенно скорректировалась география полетов, но клиенты деловой-авиации в нашей стране продолжают летать, хотя и значительно меньше. Именно с этим рыночным индикатором отечественным провайдерам придется работать в наступающем году, по ходу решая проблемы отнюдь не менее важные – техническое обслуживание, модернизация парков и подготовка специалистов. Пожелаем в 2023 году особенной выдержки и нестандартных решений. Любой кризис – это новые возможности!



## Британская бизнес-авиация: рост продолжится?

Несмотря на проблемы отрасли, связанные с набором персонала и ценами на топливо, CEO Luxaviation UK Джордж Галанопулос считает, что бизнес-авиация Великобритании сможет продолжить строить процветающее долгосрочное будущее **стр. 12**



## Летаем дома

Предновогодний трафик российской бизнес-авиации сократился примерно на 50% по сравнению с 2021 годом. География и стиль путешествий богатых россиян также сильно изменились **стр. 14**



## Бизнес-авиация в России: не лучшие времена

Насколько выросли цены на перелеты бизнес-джетами и куда сейчас предпочитают летать те, кто может себе это позволить? Топ-3 самых популярных направлений этой зимой – Арабские Эмираты, Мальдивы и Кипр **стр. 16**



## Взгляд на деловую авиацию в 2022 году

Оливер Кинг, генеральный директор Avinode Group, делится мнением о последних мировых событиях и их влиянии на бизнес-авиацию, а также как выживать в «новом мире» **стр. 17**

  
Gulfstream™



## ФСБ провела обыски в Росавиации

Сотрудники правоохранительных органов провели обыск в центральном офисе Росавиации на Ленинградском проспекте в Москве, сообщил источник РБК в федеральном агентстве.

По данным источника «Известий», знакомого с ситуацией, к месту прибыли более 10 сотрудников ФСБ и МВД, обыск проводился в кабинетах сразу трех чиновников: начальника Управления по цифровой трансформации и обеспечения Татьяны Кочеровой, начальника Управления правового обеспечения и имущественных отношений Анны Пасько и начальника Управления финансового обеспечения, бюджетного планирования и отчетности Елены Кудлаевой.

Обыски прошли в рамках нового уголовного дела, возбужденного по факту хищения неосвоенных бюджетных средств, которые были предназначены для

субсидирование межрегиональных рейсов, уточнил собеседник «Известий».

По информации телеграм-каналов SHOT и «Авиаторщина», причина визита силовиков — дело о взятке. В частности, «Авиаторщина» пишет, что обыскам предшествовало задержание замначальника Управления по цифровизации Росавиации Александра Матюшкина — при получении взятки в особо крупном размере. Источник РБК в Росавиации подтвердил задержание Матюшкина.

В начале октября ФСБ после проведенных обысков задержала начальника отдела квалификационной комиссии Росавиации Максима Павлюка, сообщали источники РБК.

*Источник: РБК*



### ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPXH



Джет Порт

## «Застраившие» в России 600 самолетов получили российские сертификаты

Росавиация проинспектировала самолеты, которые ранее были зарегистрированы в иностранных реестрах, на соответствие требованиям безопасности полетов. Порядка 600 бортов получили сертификаты летной годности и могут выполнять полеты

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) завершило основной этап выдачи сертификатов летной годности на воздушные суда российских авиакомпаний, ранее зарегистрированных в реестрах иностранных государств. Об этом сообщили РБК в пресс-службе Росавиации.

Всего с сентября до конца года нужно было провести оценку летной годности около 600 самолетов, ранее зарегистрированных в реестрах иностранных государств и эксплуатируемых отечественными авиакомпаниями. «На сегодня данная работа практически завершена. Более 90% от общего количества воздушных судов, ранее зарегистрированных в реестрах иностранных государств, прошли инспекционную

проверку и получили сертификаты летной годности», — сообщила Росавиация.

Часть самолетов российских авиакомпаний находится на ремонте или на очередном техническом обслуживании, их соответствие требованиям летной годности оценят позднее. После того как эти суда получают сертификаты летной годности, их можно будет использовать для выполнения полетов.

«В настоящее время количества воздушных судов, имеющих сертификаты летной годности, достаточно для реализации авиакомпаниями России безопасных авиаперевозок согласно заявленным полетным программам», — подчеркивает регулятор. «В 2023 году данная работа будет продолжена в плановом порядке», — сообщил РБК представитель Росавиации. Сертификаты летной годности выдает орган гражданской авиации той страны, где самолет зарегистрирован, без такого документа он не может выполнять полеты.





# Global 7500

## The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

---

## В Калужской области частично запретили летать над регионом

В Калужской области запретили полет над регионом воздушным судам, в отношении которых предусмотрен уведомительный порядок использования воздушного пространства, за рядом исключений, сообщает правительство региона.

Сообщается, что в Калужской области утверждены правила использования воздушного пространства «в целях усиления охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности» на территории региона. Соответствующее постановление подписал губернатор.

«Постановление... запрещает на территории Калужской области использование воздушных судов авиации общего назначения, воздушных аппаратов (аэростатов), беспилотных гражданских воздушных судов, в отношении которых предусмотрен уведомительный порядок использования воздушного пространства», - говорится в сообщении.

Исключением являются воздушные суда, используемые

органами государственной власти и подведомственными им организациями, территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями, выполняющими государственный оборонный заказ или обеспечивающими контроль и функционирование объектов инфраструктуры, а также иными организациями по договору с органами государственной власти Калужской области.

Указанная норма действует до особого распоряжения.

«Данный запрет является обязательным для исполнения организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами, зарегистрированными по месту жительства (месту пребывания) и (или) находящимися на территории Калужской области», - информируют власти, отмечая, что несоблюдение запрета является основанием для привлечения к административной или уголовной ответственности в соответствии с действующим законодательством.



**Weltall**  
avia

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

## Jet Aviation внедряет новую антенную систему

Инженеры Jet Aviation разработали новую инновационную систему спутниковой связи Ka-диапазона для самолетов. Первоначальный проект начался в 2016 году, когда отдел продаж начал обдумывать новые способы получения выгоды при обслуживании самолетов, в том числе для клиентов.

Система спутниковой связи Ka-диапазона используется для связи в самолете, в том числе для действий, требующих доступа в интернет. Это придает салону гораздо более «домашнее» впечатление, позволяя пассажирам смотреть в прямом эфире такие события, как спортивные матчи, проводить конференции или транслировать стримы.

Jet Aviation изначально начала этот проект, чтобы посмотреть, возможно ли использовать новые технологии для развития существующих структурных систем в самолетах клиентов компании. Благодаря этой новой технологии сокращается время ожидания планового технического обслуживания, а любые проблемы, которые могут возникнуть с бортовой антенной, могут быть быстро решены.

Окончательная конструкция системы спутниковой связи Ka-диапазона использует 2,5-метровую решетчатую структуру из листового металла, называемую монтажной пластиной. Затем антенна размещается на самолете с помощью семи точек крепления. Это обеспечивает гораздо большую эффективность осмотров и технического обслуживания, так как теперь имеется много отдельных разъемных соединений, что позволяет быстрее решать любые технические проблемы.

Марта Мартинес, инженер по проверке соответствия конструкции, говорит, что «в результате применения новой системы команды могут улучшить свои графики технического обслуживания и минимизировать вскрытие фюзеляжа, что дает много преимуществ с точки зрения гибкости, безопасности, и снижение затрат. По сути, теперь, когда мы можем легко снимать разные детали, мы можем использовать разных поставщиков в соответствии с графиком или требованиями заказчика. В конечном счете, проект демонстрирует, как мы постоянно думаем о клиентах и о более широкой картине ради долгосрочной выгоды».



UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

## Начались поставки HondaJet Elite II

Американский долеговой оператор Volato получил первый бизнес-джет HondaJet Elite II, второй самолет прибудет в распоряжение компании позже в этом месяце. Оба самолета поставляются в рамках контракта на 25 самолетов, подписанного в декабре. После поставки последнего джета у компании будет 42 HondaJet по сравнению с 17 в этом году.

В октябре Honda Aircraft представила обновления для HondaJet: увеличенную дальность полета, новый дизайн салона, тормозные интерцепторы и функцию стабилизации захода на посадку. В первой половине следующего года компания также добавит систему автоматической тяги, а во второй половине — систему автоматической посадки Garmin Autoland.

Дальность нового Elite II в соответствии с NBAA IFR

составляет 1547 морских миль (четыре пассажира, 100 морских миль запаса), что на 110 морских миль больше, чем у Elite S. По словам вице-президента по продажам Honda Aircraft Пита Криглера, чтобы разместить дополнительное топливо, максимальная масса была увеличена на 200 фунтов, до 11100 фунтов, без существенного изменения веса пустого.

Другие обновления включают в себя новую систему тормозных интерцепторов, которые оптимизируют взлетно-посадочные характеристики при новой максимальной массе. По данным Honda Aircraft, стабилизированный заход на посадку «помогает пилоту с помощью звуковых и визуальных предупреждений поддерживать стабильное состояние самолета при заходе на посадку».



### 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](mailto:flight@mydreamjet.ru)

Dream Jet

## Конференция SETOps вернется во время Aero Friedrichshafen

После шестилетнего перерыва возвращается конференция по эксплуатации однодвигательных турбовинтовых самолетов, более известная как SETOps. Мероприятие состоится в апреле 2023 года в рамках деловой программы, проводимой на европейской выставке авиации общего назначения AERO Friedrichshafen, Германия.

Организаторы предыдущих конференций Emerald Media и BlueSky News объединились с Ассоциацией производителей авиации общего назначения (GAMA) и организаторами AERO 2023 для проведения однодневного мероприятия. SETOps 2023 года, которое состоится в пятницу, 21 апреля, будет акцентировано на небольших аэродромах, признавая жизненно важную и часто упускаемую из виду роль, которую они играют в поддержке этих самолетов.

«За последние несколько лет растет озабоченность по поводу правил, которые продолжают ограничи-

вать рост коммерческой авиации общего назначения, на которую также негативно влияют угрозы закрытия небольших аэродромов. По мере того, как наша отрасль начинает вступать в новую эру городской воздушной мобильности, SETOps может стать первопроходцем для отрасли в создании нормативно-правовой базы и получении права доступа в Европу», — сказал Кайл Мартин, вице-президент GAMA по Европе. «GAMA рада сотрудничать с Emerald и командой продвижения этой конференции на AERO, которая является важным событием в отраслевом календаре».

Ранее в 2016 и 2017 годах мероприятия SETOps проводились в Великобритании в лондонском аэропорту Оксфорд и Королевском авиационном обществе, на которых присутствовало более 120 международных делегатов.

«Мы видим, как эти самолеты приносят большую пользу деловым и туристическим пассажирам из нашего домашнего аэропорта Фейрокс в графстве Суррей. В этом году потребовалось возвращение личных встреч, сначала с GAMA на авиасалоне в Фарнборо, затем на EBACE с директором AERO Friedrichshafen Тобиасом Бретцелем, а затем все вместе на NBAA, чтобы определиться с SETOps 2023», — сказала директор Emerald Media Элисон Чемберс.

«Мы очень рады приветствовать конференцию SETOps на AERO Friedrichshafen в следующем году. Есть много тем, связанных с SETOps, которые необходимо поднять после долгого перерыва во время пандемии. AERO станет идеальной принимающей платформой для объединения всех заинтересованных сторон из отрасли, операторов и регулирующих органов», — сказал Тобиас Бретцель, директор выставки AERO Friedrichshafen.





FCGOPS  
A part of Flight Consulting Group



Диспетчерский центр 24/7  
Планирование полетов



Наземное обслуживание  
Полный спектр услуг

[www.fcgops.aero](http://www.fcgops.aero)

## DALA AIR покупает два новых вертолета H125

9 декабря 2022 года состоялось подписание договора купли-продажи двух новых вертолетов H125 между ТОО «Еврокоптер Казахстан инжиниринг» и ТОО «DALA AIR». Эта сделка открывает новые горизонты сотрудничества двух компаний.

В ближайших планах на 2023 год подписать контракт еще на три вертолета H125. Новый вертолет H125 является частью стратегического плана развития авиационных услуг DALA AIR.

DALA AIR является лидером отрасли в сегменте малой авиации Республики Казахстан. В текущем году компания удваивает свой парк H125 и становится крупнейшим эксплуатантом вертолетов данного типа в Центральной Азии. В 2023 в планах авиакомпании еще раз удвоить количество H125 и закрепить за собой лидерство отрасли по обновлению парка ВС, показать пример другим участникам рынка, как развивать отрасль, вкладывая в нее частные инвестиции и стремясь к омоложению флота. Всего флот

компании состоит из 30 самолетов и вертолетов. В Казахстане еще много старых, советских самолетов и вертолетов, одна из целей, преследуемых DALA AIR является радикальное обновление этого парка, в том числе такими современными вертолетами как H125.

«H125 — единственный в своем сегменте легкий одноводвигательный универсальный вертолет, пригодный для выполнения широкого спектра услуг по всей стране, включая тушение лесных пожаров, пассажирские перевозки, аварийно-спасательные работы, а также различные авиационные работы в интересах геологоразведки и горнодобывающей промышленности, энергетики, телекоммуникаций и сельского хозяйства. Неприхотливый в эксплуатации Airbus Helicopters H125 идеален для суровых климатических и географических условий Казахстана. Адаптирован к полетам в высокогорной местности и в условиях жаркого климата», - прокомментировал сделку директор ТОО «DALA AIR» Вячеслав Романенко.



### 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

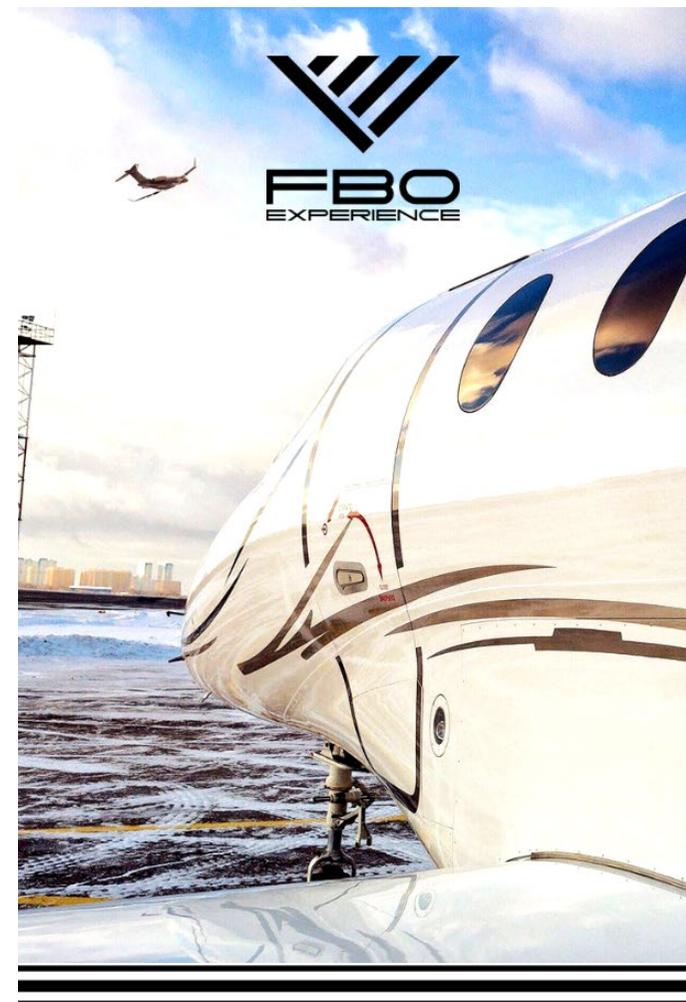
## Тренажер вертолета Ми-171А2 повысит уровень подготовки пилотов

На Улан-Удэнском авиационном заводе холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) началась опытная эксплуатация первого тренажера Ми-171А2. Комплекс предназначен для начального обучения, повышения квалификации или переподготовки пилотов для управления вертолетами этого типа. Тренажер, в отличие от реальной учебной машины, позволяет отработать любые нештатные ситуации, соответственно, повышает качество подготовки летчиков.

Кабина тренажера изготовлена на Улан-Удэнском авиационном заводе и полностью повторяет облик реальной. Не отличается и радиоэлектронное оборудование - обучающий комплекс имитирует работу всех бортовых систем, благодаря чему позволяет отработать технику управления воздушным судном на

любых режимах полета, в простых и сложных метеоусловиях. При этом одно из главных преимуществ тренажера - возможность отработки действий экипажа в случаях отказа авиационной техники, при ошибке пилотирования и в прочих нештатных ситуациях. При обучении летчиков на реальном вертолете отработка подобных сценариев невозможна.

Тренажер оснащен современной системой визуализации, обеспечивающей с места пилота полный обзор. В нее загружены высокодетализированные карты различных взлетно-посадочных площадок, в том числе аэродромов в Улан-Удэ и Адлере, что позволяет максимально реалистично воссоздать условия взлета и посадки. Комплекс также оборудован вибрационной платформой, имитирующей перегрузки и вибрационные ощущения во всех режимах полета.



**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE

## В Wheels Up смена приоритетов: прибыль вместо роста

После выхода Wheels Up на биржу в июле 2021 года прибыль стала более важной для компании, хотя рост также остается в приоритетах, сообщил на конференции Corporate Jet Investor Miami Кенни Дихтер, основатель и генеральный директор американского оператора.

На специальной сессии под названием «Следующий этап для Wheels Up» Дихтер рассказал о проблемах, с которыми он столкнулся после того, как компания привлекла \$650 млн путем слияния со специализированной компанией Aspirational Consumer Lifestyle.

«Публичные инвесторы очень сосредоточены на краткосрочных результатах по сравнению с частной компанией», — сказал он. «Прибыльность, вероятно,

сейчас более важна; инвесторы говорят вам, чего они хотят, и мы должны это предоставить. Это сложнее, но если вы сделаете это правильно, награда будет велика».

Отвечая на вопрос о проблемах перехода компании от принципов роста к прибыльности, он сказал, что это вопрос баланса. «Мы стремимся быть намного больше, чем мы есть на самом деле. Но нам нужно обеспечить очень ответственный рост и сделать его прибыльным. Я чувствую, что у нас есть подходящая команда талантливых людей, чтобы сделать это».

Кенни Дихтер также поделился некоторыми советами, которые ему дали, после выхода на биржу: «Ваша компания — это не цена ваших акций, а цена ваших

акций — это не ваша компания. Вы должны твердо верить в то, что вы делаете каждый день, чтобы поддерживать членов и персонал, а также бренд. Если вы сделаете это, все свяжется и придет в норму».

Он также описал, как его стратегический шаг в Европу, достигнутый в январе 2022 года благодаря приобретению брокера Air Partner за \$107 млн, был сделкой, которая пока лишь поверхностно раскрывает свой потенциал. «Мы должны были подумать, как могли бы воссоздать то, что у нас есть в США. Затем появилась возможность приобрести партнера с невероятной 60-летней репутацией. Одним махом мы получили 17 стран и сотни талантливых людей. И мы просто делаем наброски. У нас есть невероятное видение того, что мы можем сделать вместе во всем мире».

По словам Кенни Дихтера, отрасль в целом оптимистична и имеет хорошие возможности справиться с некоторыми экономическими потрясениями и другими проблемами, с которыми сталкивается мир. Он признал, что ситуация с процентными ставками меняет отношение людей к акциям, но остается оптимистичным. «Наша отрасль имеет хорошие возможности для того, чтобы пережить спад на фондовом рынке лучше, чем когда-либо. Наш бизнес никогда не имел большее количество летных часов. Я оптимистично отношусь к нашему сегменту», — сказал он.

Дихтер также прокомментировал тенденцию климатических активистов «опозорить самолеты», раскрыв имена людей, владеющих частными самолетами, и обвинив их в содействии изменению климата. Он считает, что бизнес-модель таких компаний, как Wheels Up, может выиграть от этого из-за анонимности, которую она может предоставить клиентам. «Победителями станут игроки, действующие программно», — сказал он.



## Ростех передал МЧС модернизированные Ми-8МТВ-1

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех передал МЧС России четыре новых вертолета Ми-8МТВ-1. Они оснащены новейшим бортовым радиоэлектронным оборудованием и современной системой автоматического управления полетом, что позволяет использовать их в любое время суток и при плохой погоде.

Усовершенствованные Ми-8МТВ-1 адаптированы под применение очков ночного видения. Кроме того, вертолет оснащен современной системой спутниковой навигации с двенадцатидюймовым многофункциональным индикатором, на котором отображается метеорологическая и навигационная обстановка, а также изображение от камер видеонаблюдения.

Вертолеты оборудованы спасательной лебедкой грузоподъемностью 300 кг, а также внешней подвеской, позволяющей перевозить крупногабаритные грузы массой до 4 тонн. Установка двух дополнительных внутренних топливных баков увеличивает дальность с 620 до 1050 км, в зависимости от условий полета.

«Все переданные вертолеты впервые оснащены бортовым оборудованием нового типа. Передовая радиоэлектроника снижает нагрузку на экипаж при пилотировании и существенно повышает безопасность полетов. Ми-8МТВ-1 Казанского вертолетного завода предназначены для спасения и поиска пострадавших, медицинской эвакуации, пожаротушения, перевозки грузов и личного состава в любое время суток и в практически любых метеоусловиях. Всего в рамках контракта с МЧС Казанский вертолетный завод поставит пять вертолетов Ми-8МТВ-1. Четыре машины переданы в декабре, еще один вертолет будет передан в 2023 году», – сказал первый заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех Владимир Артяков.

Кроме того, на модернизированных Ми-8МТВ-1 применена отечественная вспомогательная силовая установка ТА-14 мощностью 30 кВт. Благодаря ей предельная продолжительность непрерывной работы в генераторном режиме возросла с 30 минут до 5 часов. Иными словами, кратно увеличилось время автономного базирования вертолета, когда вспомогательная силовая установка может использоваться как источник автономного электропитания энергоемких потребителей на земле (для генераторного запуска двигателя, обогрева кабины вертолета, использования системы кондиционирования и иных целей).

«Вертолеты Ми-8МТВ-1 производства Казанского вертолетного завода давно эксплуатируются летным составом МЧС России и получают высокие оценки со стороны экипажей. При этом предприятие непрерыв-

но совершенствует винтокрылые машины, согласно пожеланиям заказчика. На них установлен новый пилотажно-навигационный комплекс. Он расширяет возможности выполнения спасательных операций и значительно облегчает процесс пилотирования за счет автоматизации всех режимов полета и создания цифрового информационного поля. Впервые вертолеты оборудованы системой видеонаблюдения с двумя камерами – над сдвижной дверью – в зоне работы спасательной лебедки и на хвостовой балке – для наблюдения за внешней подвеской. Первая обеспечивает повышение безопасности при беспарашютном десантировании и выполнении работ с внешней подвеской, вторая – позволяет контролировать положение груза на внешней подвеске», – отметил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Владислав Савельев.



## Британская бизнес-авиация: рост продолжится?

Несмотря на проблемы отрасли, связанные с набором персонала и ценами на топливо, главный исполнительный директор Luxaviation UK Джордж Галанопулос считает, что бизнес-авиация Великобритании сможет продолжить строить процветающее долгосрочное будущее.

**Поскольку деловая авиация Великобритании твердо движется к постпандемийной «новой нормальности», мы можем начать оценивать и прогнозировать долгосрочное воздействие COVID-19 на нашу отрасль. Какие изменения с 2020 года станут постоянными,**

**а о каких скоро забудут? В каких направлениях еще развивается рынок? И как сейчас меняется восприятие британской бизнес-авиации внутри и за пределами нашей отрасли?**

Давайте начнем с рассмотрения нескольких проблем, с которыми мы сталкиваемся, а затем перейдем к изучению некоторых очень обнадеживающих признаков на 2023 год и далее.

**1. Нехватка персонала и навыков создает нагрузку на бизнес-авиацию Великобритании.**

Как говорит Марк Бейли, главный исполнительный директор Британской ассоциации деловой авиации и авиации общего назначения (BBGA): «Мы увидели, что опытные профессионалы, часто наставники молодежи, уходят из отрасли, на фоне нехватки пилотов, инженеров и авиадиспетчеров во время восстановления отрасли после пандемии».

Прямо сейчас квалифицированный персонал по эксплуатации, диспетчеризации и обслуживанию клиентов также трудно привлечь и удержать в бизнес-авиации. Мы должны продолжать борьбу за то, чтобы наша отрасль приветствовала абсолютно всех талантливых людей, независимо от их происхождения.

С другой стороны, коммерческие перевозчики больше не берут наших пилотов, поскольку деловая авиация часто более привлекательна для летных экипажей и бортпроводников, чем регулярные авиакомпании. Наряду с такими базовыми принципами, как привлекательная заработная плата, мы должны продолжать продвигать тот факт, что у наших пилотов более разнообразная трудовая жизнь, чем у их коллег из авиакомпаний, они каждый день встречаются и разговаривают с интересными людьми.

**2. Рынок топлива нестабилен.**

После 10-летних минимумов в 2020 году цены поднялись выше допандемийного уровня. И действительно, многие аналитики ожидают, что пройдут годы, прежде чем появится достаточно мощностей, чтобы снизить давление на цены на нефть. Хотя существуют варианты управления ценовыми рисками и хеджирование, разработанные для того, чтобы помочь авиации снизить зависимость от будущих цен на топливо в эти неопределенные времена, мы все действуем с осторожностью.



### **3. Обеспечение устойчивого будущего по-прежнему имеет решающее значение.**

Мы должны не только добиться прогресса, мы также должны сообщить об этом прогрессе заинтересованным сторонам, от политиков и пассажиров до активистов по борьбе с изменением климата.

Как говорит Бейли из BVGA: «Деловая авиация продолжает очень серьезно относиться к своим экологическим обязанностям. Уже более десяти лет наша отрасль является пионером в авиации, взяв на себя ряд амбициозных добровольных обязательств по сокращению выбросов CO<sub>2</sub>».

Тем не менее имидж нашей отрасли все еще нуждается в перезагрузке в ведущих СМИ и, соответственно, в общественном сознании. Отрасль должна сосредоточиться на положительных новостях об инициативах в области устойчивого развития, от программ компенсации выбросов до электрических обслуживающих транспортных средств, а не на негативных историях.

Бейли считает: «Наша отрасль находится под постоянным пристальным вниманием СМИ, так как явля-



ется легкой мишенью для налогов и опасений, связанных с загрязнением окружающей среды. Мы в BVGA бросаем вызов распространенным негативным заблуждениям с помощью фактов. Доля деловой авиации во всех авиационных выбросах составляет всего 2%, что означает вклад всего 0,04% глобальных антропогенных выбросов».

Каждый раз, когда мы сталкиваемся с критикой в адрес нашей отрасли, мы должны задаться вопросом, насколько убедительно мы донесли информацию до наших оппонентов по таким вопросам, как прогресс в области охраны окружающей среды и экономическая ценность бизнес-авиации.

### **4. В авторитетном ежегодном обзоре Honeywell Global Business Aviation Outlook, опубликованном в октябре этого года, прогнозируется, что к 2023 году поставки и стоимость новых бизнес-джетов во всем мире восстановятся до уровня 2019 года.**

«Отрасль бизнес-авиации в значительной степени выигрывает от притока новых пользователей и покупателей, отчасти благодаря изменению привычек из-за пандемии COVID-19», — говорит президент Honeywell по послепродажному обслуживанию в Америке Хит Патрик.

Это восстановление после пандемии происходит намного раньше, чем ранее предполагалось Honeywell, и здесь, в Великобритании, мы можем рассчитывать на свою долю преимуществ. Honeywell называет мировой спрос на новые бизнес-джеты «таким высоким, каким мы видели его после 2015 года» и прогнозирует высокие расходы еще на несколько лет. Ускорение темпов пополнения парка в 2023 году может быть только на пользу нашей отрасли.

### **5. Летом 2022 года спрос на чартеры в Великобритании был огромным.**

Тенденции, которые появились или усилились за последние два года, включают в себя: несколько семей, летающих вместе; пассажиров, отчаянно пытающихся избежать хаоса в авиакомпаниях и аэропортах; и путешественников, которые по понятным причинам отдают приоритет пользе деловой авиации для здоровья. Нет причин, по которым эти тенденции не должны сохраняться в 2023 году и в дальнейшем. Например, несколько семей, летящих вместе в следующем году, могли бы распределить стоимость этого отпуска в эти трудные экономические времена, путешествовать в уединении с минимальным риском заражения по сравнению с загруженными рейсами авиакомпаний и избегать длинных и утомительных очередей в хабах, которые кажутся неизбежными в наши дни.

Деловая авиация Великобритании не может быть застрахована от колебаний внутренней или мировой экономики, а восстановление после пандемии не может длиться вечно. Международная организация экономического сотрудничества и развития прогнозирует, что в 2023 году Великобритания столкнется с наибольшим спадом среди стран с развитой экономикой.

Тем не менее, мы сталкивались с угрозами и преодолевали их раньше, не в последнюю очередь во время и после мирового финансового кризиса 2008 года, когда пассажиры сочли идею путешествия регулярными авиакомпаниями гораздо более привлекательной, чем сейчас. Многие из наиболее позитивных тенденций деловой авиации, о которых говорилось выше, могут легко продлиться в 2023 году и далее. Ценность бизнес-авиации остается неоспоримой, а причин для частных полетов после пандемии стало еще больше.

## Летаем дома: куда повезут бизнес-джеты состоятельных россиян на зимние каникулы

Предновогодний трафик бизнес-авиации сократился примерно на 50% по сравнению с 2021 годом. География и стиль путешествий богатых россиян также сильно изменились: если раньше около половины пассажиров частных самолетов летели в Европу, то теперь 70-80% международного трафика приходится на ОАЭ, а для отдыха на европейских курортах клиенты бизнес-авиации вынуждены пересаживаться на регулярные рейсы.

Состоятельные люди сейчас выбирают отечественное: в ноябре из аэропорта Внуково-3 было выпол-

нено 392 рейса бизнес-авиации по России и только 17 рейсов — по международным направлениям.

Запреты и ограничения сильно осложнили полеты бизнес-авиации из России в континентальную Европу. Топ-3 самых популярных направлений этой зимой — Арабские Эмираты, Мальдивы и Кипр, говорит директор по продажам Leading Charter Technologies София Турышева. Только в Дубай из Москвы практически каждый день вылетает от двух до восьми бизнес-джетов. На Кипре у многих состоятельных россиян есть недвижимость, туда они добираются

с пересадкой в Ереване. По-прежнему востребованы полеты в Турцию и на Сейшелы. По словам Турышевой, предновогодних перелетов сейчас на 50% меньше, чем годом ранее. В этом году 70-80% международного трафика приходится на ОАЭ, уточняет Николай Якубенко, совладелец компании DreamJet.

Из Внуково-3, крупнейшего центра бизнес-авиации в Европе, более чем в три раза снизилось количество рейсов в ноябре этого года по сравнению с тем же месяцем прошлого года, рассказали Forbes в пресс-службе аэропорта. Самое большое падение — на международных направлениях. С 1 по 21 декабря пассажиры совершили 149 международных перелетов из терминала Внуково-3. Для сравнения: за весь декабрь 2021 года таких чартеров было 958.

### **Новая география**

Все чаще пассажиры частных самолетов выбирают необычные маршруты, в том числе из-за ограничений и санкций. Начала набирать популярность Латинская Америка — Аргентина, Чили и Перу, туда отправляются те, кто попал под санкции и может потратить на перелет \$500 000. У состоятельных пассажиров есть большой интерес к Китаю и его курортам, но пока там действуют жесткие ковидные ограничения.

«На этот Новый год мои знакомые летят в Антарктиду с пересадкой в Йоханнесбурге», — говорит авиаэксперт Дмитрий Петроченко. «Другие весь январь планируют провести на Таити, чтобы полноценно отдохнуть и переключиться». Осенью наметился еще один новый маршрут — менеджеры крупных компаний стали летать в Индию, а оттуда во Вьетнам, но не на отдых, а с бизнес-целями, для установления новых деловых контактов, поясняет София Турышева.



Путешествия по России по-прежнему в тренде, однако джеты стали летать по стране меньше, чем в прошлом году. Если в ноябре 2021 года терминал Внуково-3 обслужил 498 рейсов, то в ноябре этого года — 392. География полетов тоже меняется. Например, в 2021 году многие летали на Алтай, а сейчас чаще выбирают Камчатку, замечает Турышева. По ее словам, прилетев в Петропавловск-Камчатский, пассажиры бизнес-джетов пересаживаются на яхты ледокольного типа и путешествуют по Тихому океану.

В декабре после реконструкции открывается аэропорт в Великом Устюге. «Мы планируем рейс на родину Деда Мороза на обновленном Як-40, и некоторые

клиенты уже заинтересовались», — уверяет Николай Якубенко. В прошлом году тот же 13-местный самолет летал в Вологду — пассажиры провели там неделю на новогодние праздники.

Многие летят этой зимой в Сочи — это единственный из действующих аэропортов на юге России. Оттуда некоторые пассажиры разъезжаются по другим городам, например, в Краснодар, Ростов-на-Дону, где аэропорты закрыты.

### *Джет-маршрутка*

Спрос на услуги бизнес-авиации упал примерно на

30%, а предложение сократилось многократно, говорит Турышева. Если раньше российским пассажирам было доступно более 2000 самолетов, то теперь из-за ограничений их осталось всего несколько десятков. Количество рейсов, которые выполнили иностранные операторы в этом году, снизилось более чем в пять раз по сравнению с 2021 годом — до 2033 (по данным пресс-службы Внуково).

Так называемый джет-шеринг, когда клиенты вместо всего самолета выкупают отдельные места в нем, по-прежнему востребован, но уже не так, как осенью. Только за неделю с 21 по 28 сентября кресла в 14-местных бортах раскупались за 40 минут после того, как их выставляли на продажу, вспоминает Турышева. Авиаброкер Leading Charter Technologies тогда отправлял в Дубай по два-три чартера в день.

Состоятельные пассажиры тоже вынуждены экономить: ценник на перелеты вырос как минимум в два раза по сравнению с прошлым годом. А джет-шеринг, авиа-маршрутка для богатых, позволяет серьезно сократить бюджет на путешествия. Например, аренда всего самолета на Мальдивы, где сейчас высокий сезон, обойдется около €200000, а цена за кресло — €15000.

Постоянным клиентам бизнес-авиации приходится пересаживаться в бизнес-класс регулярных рейсов. Сейчас такая схема полетов стала привычной для богатых пассажиров, путешествующих в Европу: они летят до Дубая или Стамбула на бизнес-джете, а после пересадки — на регулярном рейсе, рассказывает Евгения Гуркина, руководитель проекта WOWcollection.travel.

*Источник: Forbes.ru*



## Бизнес-авиация в России переживает не лучшие времена

Предновогодний трафик бизнес-авиации сократился примерно на 50% по сравнению с 2021 годом, пишет Forbes со ссылкой на экспертов. Топ-3 самых популярных направлений этой зимой — Арабские Эмираты, Мальдивы и Кипр. Только в Дубай из Москвы практически каждый день вылетают от двух до восьми бизнес-джетов.

Из «Внуково-3», крупнейшего центра бизнес-авиации в Европе, более чем в три раза снизилось количество рейсов в ноябре этого года по сравнению с тем же месяцем прошлого года, рассказали в пресс-службе аэропорта. С 1 по 21 декабря пассажиры совершили около 150 международных перелетов из терминала «Внуково-3». Для сравнения: за весь декабрь 2021 года таких чартеров было около тысячи.

О том, куда чаще всего сейчас летают бизнес-джеты, рассказывает руководитель проекта BizavNews **Дмитрий Петроченко:**

*Процентов, наверное, 60–65 трафика — это внутри России, прежде всего Сочи, Минеральные Воды, немножечко СНГ — Армения, Узбекистан и Казахстан, оставшаяся доля приходится на так называемые дружественные страны — Объединенные Арабские Эмираты, Турция, немного Сейшелы, немного Мальдивы. Я думаю, что российский трафик бизнес-авиации по итогам года упадет, 60% будет совершенно точно.*

**Какие-то экзотические направления появляются?**

*На моей практике я знаю, что люди потянулись в совершенно экстремальные места — Антарктида, Южная Америка, острова Тихого океана. Здесь говорить о каком-то массовом спросе на такие*

*уникальные путешествия не приходится. Ценник начинается от 500000 евро. В среднем по рынку стоимость перелета увеличилась с коэффициентом 1 из 1,7–2,2. Можно как пример привести Москва — Стамбул либо Москва — Дубай. Количество бизнес-джетов при том спросе, который сейчас есть, просто не хватает.*

**Что касается джет-шеринга, насколько эта вещь становится популярной?**

*2021 год у нас, да и отчасти немного 2020 года, стали действительно революционными, джет-шеринг ворвался, это было очень удобно, продавался не целый самолет, а именно кресла в нем. Но весь трафик на джет-шеринге делался в Европу. Сейчас джет-шеринг как сегмент остался, однако количество рейсов, безусловно, снизилось.*

Если раньше бизнес-авиация использовала борта до 300 компаний, то сейчас авиакомпаний меньше двух десятков. Раньше основной поток делился на два направления. Первый — европейская горнолыжка, в основном Швейцария и Франция. Сейчас в качестве альтернативы выбирают Сочи.

Второй — Дубай и Мальдивы. Дубай остался, а вот Мальдивы подсократились. Из-за того что западным авиакомпаниям нельзя возить российских пассажиров из-за санкций, азиатские операторы в разы повысили цены. И большинство пересаживаются на регулярные рейсы — продолжает директор по продажам и развитию компании «СВ-Чартер» **Сергей Вехов:**

*Было 170 тысяч, например, евро или долларов, а стало полмиллиона. Полмиллиона вы должны заплатить за то, чтобы слетать туда-обратно на Мальдивы, долларов, не рублей, втрое стало все*

*дороже. Практически таких клиентов нет, которые готовы такие деньги платить. Подсохло все, и «Внуково-3» уже не такой загруженный аэропорт, на Новый год обычно 2–3 января был ажиотаж — свыше 200 рейсов в день «Внуково-3» отправлял, сейчас такого, конечно, не будет. Джет-шеринг есть, но, опять-таки, количество операторов резко уменьшилось. Если раньше можно было на джет-шеринг взять любой VIP Boeing или Airbus из Европы, то сейчас осталось только то, что у нас на территории России может летать. А по сути, такой самолет один.*

**Это какой?**

*Есть Boeing-767 такой, собственно, его и делят все между собою.*

Внутрироссийские перелеты для частной авиации не очень популярны. Людям, которые привыкли летать на бизнес-джетах и жить в пятизвездочных отелях, трудно будет на той же Камчатке, где прекрасная природа, но с сервисом все сложнее.

Источник: BFM.ru



## Взгляд на деловую авиацию в 2022 году и перспективы

*Оливер Кинг, генеральный директор Avinode Group, делится мнением о последних мировых событиях и их влиянии на бизнес-авиацию, а также как выжить в «новом мире».*

Последние годы ознаменовались беспрецедентными изменениями не только для нашей отрасли, но и для людей во всем мире. Глобальная пандемия, война на Украине и последовавший за ней энергетический кризис означают, что компаниям, в том числе Avinode Group, пришлось адаптироваться к изменениям.

Еще в 90-е я работал в British Airways, и у моего американского босса было выражение: «Оглядываться назад — это нормально; просто пристально не всматривайся». Он давал этот совет, когда думал, что прошлое мало влияет на будущие решения. В 2022 году я постиг его выражение.

Я начал работать в бизнес-авиации еще в 2011 году. Предшествующий финансовый кризис 2008–2009 годов, вызванный поставками новых самолетов и дешевыми деньгами, привел к сокращению флота и актив-

ности. Это закончилось, и потребовалось несколько лет, чтобы поглотить профицит, и, по иронии судьбы, новый спрос со стороны России сыграл роль в конечном восстановлении. Этот период характеризовался предсказуемым, устойчивым ростом.

### **2020 – и мир меняется за одну ночь**

«Внезапность» не отражает знаменательных событий, которые мы переживаем. Давайте остановимся на мгновение. Первая глобальная пандемия за 100 лет серьезно ограничила поездки и экономическую активность и оказала невообразимое влияние на жизнь людей во всем мире. Затем мы увидели самый резкий рост спроса на бизнес-авиацию за последнее поколение, рост на 40%, обусловленный спросом на услуги и значительным ухудшением глобальной сети коммерческих авиакомпаний.

По мере восстановления экономики разразился мировой кризис поставок. Только для того, чтобы увидеть, как конфликт России и Украины спровоцировал гуманитарный кризис на пороге Европы и вызвал глобальный энергетический кризис, который остается нерешенным.

Экономические потрясения подстегнули инфляцию и потребовали вмешательства центральных банков и повышения процентных ставок.

Поэтому, когда меня попросили подытожить мои размышления о 2022 и о дальнейших планах, было трудно понять, с чего начать.

Начнем со спроса. Я согласен с мнением представителей отрасли о том, что за последние два года произошло фундаментальное изменение спроса. Да, этой осенью спрос в Европе ослаб, как и каждую зиму, учи-



тывая сезонный характер спроса на отдых. Это не разворот, а возврат к «нормальным» паттернам, хотя и на более высоком уровне. Точно так же США ослабли, но остаются значительно выше. Хорошая новость заключается в том, что многие из этих новых клиентов остаются.

К настоящему времени каждый клиент от Германии до США знает, что экономический рост замедлился. Для многих стран мы вступаем в рецессию. Хорошей новостью для нашей отрасли является то, что по видимому сокращение ВВП не коррелирует с количеством деловых пассажиров. По мере роста имуще-

ственного неравенства, буферная подушка богатства защищает наших клиентов.

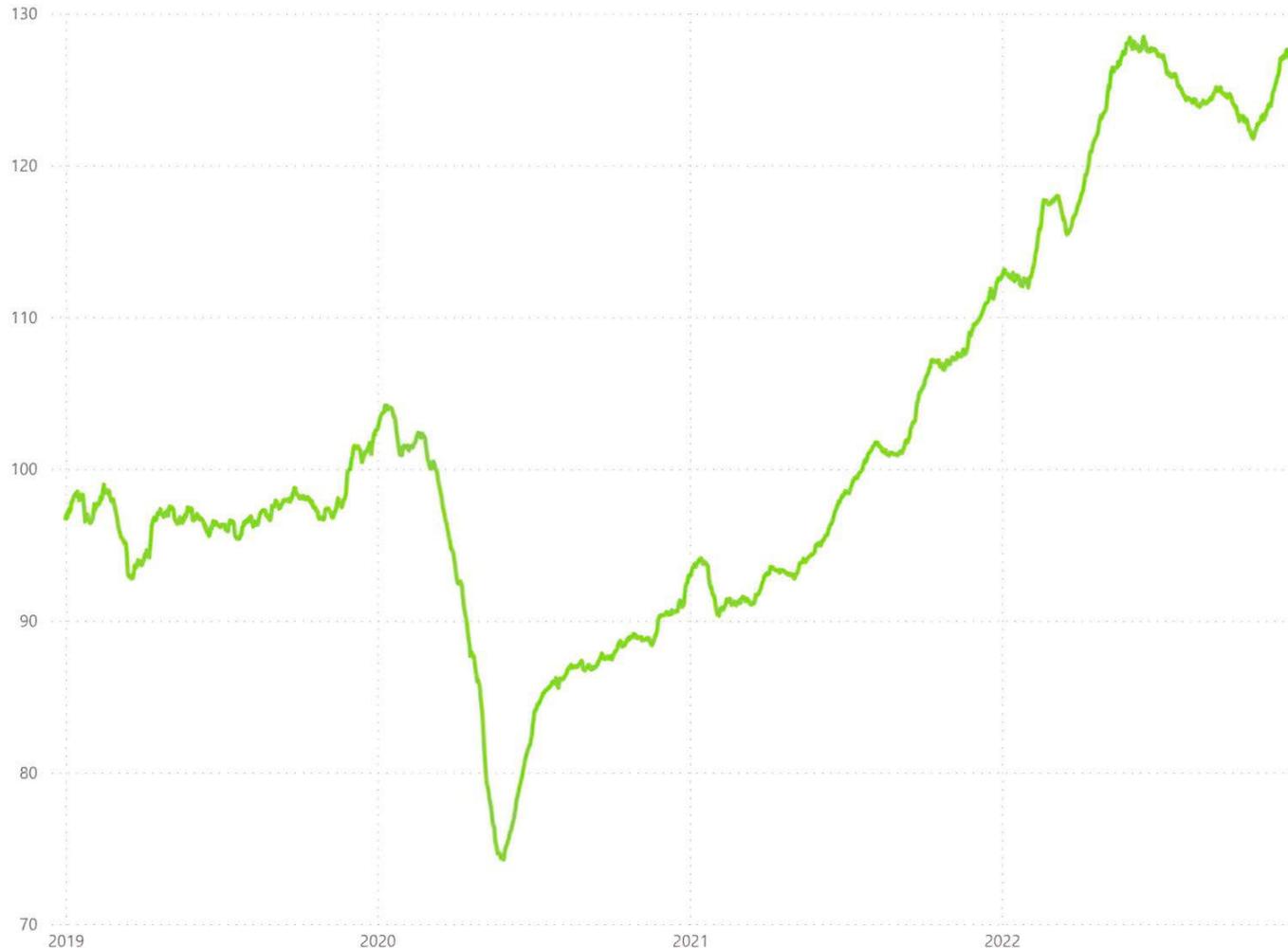
### **Великое увольнение, любого?**

Мы также видели изменения, навязанные нашей отраслью в том, как мы должны работать. COVID остается с нами. По некоторым оценкам, в США потери доступной рабочей силы в результате смерти или длительной болезни составляют более 1,6 млн человек. Воздействие было во всем мире и чувствовалось в нашей отрасли. Нет ничего лучше, чем пандемия, за которой следует напряженный рынок труда, заставляющий многих сотрудников задуматься о переменах. Нашей отрасли еще предстоит избежать этого воздействия - от пилотов до наземного персонала; удержание и набор оказались сложной задачей. Управление специалистами имеет решающее значение для успешного предоставления услуг клиентам и акционерам.

По мере того, как сотрудники уходят, а ожидания в отношении того, как бизнесы работают и функционируют, меняются, компании пытаются приспособиться. Нигде это не было так заметно, как в начале 2020 года, когда многие работодатели быстро перешли на удаленную работу.

Применение технологий для поддержки бизнес-анализа стало первостепенным в решении существующих проблем в бизнесе, улучшении обслуживания клиентов, эффективности и надежности операций, а также в ограничении влияния знаний, теряющих актуальность.

Поскольку я работаю в технологической компании, вы не удивитесь, услышав это от меня. Тем не менее, это была возможность обучения для Avinode Group.



Индекс цен Avinode – внутренние рейсы в США, скользящая за 28 дней, бизнес-джеты

### ***Привлечение капитала станет новой игрой***

К сожалению, не все новости позитивные для нашей отрасли. Мы капиталоемкая отрасль, и за последние 15 лет это не было проблемой в эпоху дешевых денег. Шоки в мировой экономике, о которых я говорил в начале, означают, что стоимость капитала, измеряемая в процентных ставках, сейчас находится на самом высоком уровне со времен финансового кризиса 2008 года.

По мере роста процентных ставок некоторые операторы и компании с чрезмерным использованием заемных средств могут столкнуться с трудностями. Коммерческая авиация может ощутить это тяжелее всего, поскольку в первую очередь произойдет спад трафика, вызванный рецессией и сокращением расходов домохозяйств. Эйфория от восстановления неудовлетворенного спроса на отдых в 2022 году может быть недолгой.

Точно так же будет сложнее собрать деньги для приобретения бизнеса или вывода на рынок новых идей. Мы уже видели одну авиационную компанию по слияниям и поглощениям, ушедшую с рынка. Такие условия благоприятствуют состоявшимся игрокам, и я могу понять, почему некоторые утверждают, что мы увидим большую консолидацию. В равной степени я могу относиться к тем, кто может вздохнуть с облегчением, что годы конкуренции с дешевым капиталом, возможно, подходят к концу.

### ***Застрахована ли деловая авиация от экономических потрясений?***

Итак, к чему я в конечном итоге пришел, не последовав своему совету о том, чтобы смотреть в прошлое?

Во-первых, нам повезло входить в любой спад в отрасли с высоким иммунитетом. Туалетная бумага и бизнес-джеты могут быть на противоположных концах спектра, но они оба устойчивы к острым ощущениям экономической турбулентности.

Во-вторых, за последние годы сменилось много ожиданий и предубеждений о том, как компании функционируют для сотрудников и клиентов. Компании,

которые успешно управляют талантами и технологиями, начнут следующий экономический цикл в выигрышном положении.

У нас могут возникнуть новые потрясения до того, как следующий экономический подъем наберет обороты, но, как мир узнал в 2022 году, сюрпризы будут во многих формах. Те, кто приспосабливается и использует эти сюрпризы, имеют наилучшие шансы на успех.



*Индекс цен Avinode – внутриевропейские рейсы, скользящая за 28 дней, бизнес-джеты*

## Самолет недели

Оператор/владелец: **GainJet Aviation**

Тип: **Gulfstream G650ER**

Год выпуска: **2020 г.**

Место съемки: **декабрь 2022 года, Jebel Ali Al Maktoum Int'l – OMDW, United Arab Emirates**



Фото: Дмитрий Петроченко