



Как пишут Марк Биссет и Арон Диндол из Clyde & CO, осенний бюджет Великобритании, представленный 30 октября 2024 года, содержал широко ожидаемое повышение тарифов на авиаперевозки пассажиров (APD). Менее ожидаемым событием стало увеличение APD для частных самолетов еще на 50%. Итак, что означает этот бюджет для бизнес-авиации? Бюджет также повысил перспективу пересмотра определения «частных самолетов» для этой цели, поскольку правительство начало консультации по дальнейшим реформам, которые, вероятно, окажут глубокое влияние на частную авиацию. В этом номере рассматриваем влияние осеннего бюджета Великобритании в контексте, распространенной по всей Европе (в частности, недавно во Франции) тенденции повышения налогов на авиацию, в частности на частную авиацию, и стремления к устойчивому развитию авиации.

Согласно последнему обзору рынка бизнес-авиации Global Jet Capital, в третьем квартале на рынке бизнес-джетов наблюдалась стабилизация. В третьем квартале количество рейсов сократилось на 1,3% в годовом исчислении, их количество все еще на 1% выше, чем во втором квартале, и на 14,6% выше, чем в третьем квартале 2019 года, до пандемии. В Global Jet Capital заявили, что такая динамика отражает устойчивое расширение базы пользователей бизнес-авиации.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 46-й неделе (с 11 по 17 ноября) во всем мире было выполнено 72358 рейсов бизнес-джетов, что на 5% меньше, чем на той же неделе 2023 года, а четырехнедельная тенденция всего на 1% ниже по сравнению с прошлым годом. С начала года глобальная активность бизнес-джетов остается на 1% ниже в годовом исчислении.



После выборов в США спрос ослабевает

WINGX: В отличие от опросов, в которых отраслевые настроения, по всей видимости, улучшились после победы Трампа, активность бизнес-джетов в США за последние две недели фактически снизилась. В других частях мира крупные политические мероприятия в Баку и Рио вызвали относительный всплеск использования бизнес-джетов на местном уровне

стр. 21

Mesinger Jet Sales: как отрасль, мы подвержены огромному влиянию извне

1 мая 2025 года – это дата, к которой новая администрация завершит свои первые 100 дней. К тому времени многие из обещанных неотложных вопросов будут рассмотрены, и результаты уже будут очевидны. Какие сферы повестки дня с наибольшей вероятностью повлияют на нашу отрасль?

стр. 23

Находится ли бизнес-авиация в Великобритании и ЕС под угрозой?

Как пишут Марк Биссет и Арон Диндол из Clyde & CO, осенний бюджет Великобритании, представленный 30 октября 2024 года, содержал ожидаемое повышение тарифов на авиаперевозки пассажиров (APD). Менее ожидаемым событием стало увеличение APD для частных самолетов еще на 50%.

стр. 24

Малая авиация в России требует новых инвесторов и бизнес-моделей

В транспортной стратегии России на период до 2030 года четко указано, что одним из барьеров «...на пути развития авиационной подвижности населения в регионах, особенно в удаленных и труднодоступных районах, является высокая себестоимость авиаперевозок в сравнении с уровнем доходов населения»

стр. 27

Минтранс подготовил законопроект о возможности брать самолеты в «мокрый» лизинг за рубежом

Минтранс РФ подготовил законопроект, который позволит применять механизм «мокрого» лизинга самолетов на международных рейсах, сообщил замглавы Минтранса Владимир Потешкин на форуме «Транспортная неделя 2024».

«Для создания условий пополнения емкостей авиакомпаний и обеспечения спроса на перевозки с 1 сентября 2024 года легализован «мокрый» лизинг на внутренних линиях. Прорабатывается формат уведомления Росавиации о заключении договоров «мокрого» лизинга. Для расширения механизма на международные перевозки подготовлены поправки в Воздушный кодекс», - сказал Потешкин.

Разрешить российским авиакомпаниям брать самолеты в «мокрый» лизинг (то есть арендовать их вместе с экипажем) у иностранных перевозчиков Минтрансу ранее предложил «Аэрофлот». «Аэрофлот» уже выступил с инициативой внесе-

ния в Воздушный кодекс изменений, позволяющих брать воздушные суда в «мокрый» лизинг на внешних рынках, за пределами РФ. Минтранс нас в этом поддерживает», - заявлял гендиректор авиакомпании Сергей Александровский на ВЭФ-2024 в сентябре.

Глава Минтранса Роман Старовойт тогда же подтвердил журналистам, что такая инициатива обсуждается. «Безусловно, с дружественными странами ведутся переговоры», - сказал он в кулуарах форума.

1 сентября 2024 года вступили в силу положения Воздушного кодекса, которые позволяют авиакомпаниям сдавать свои самолеты в «мокрый» лизинг. При этом использовать этот инструмент можно только для выполнения внутренних перевозок.

Источник: Интерфакс



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX








Изменение трафика ведущих бизнес-операторов в США в ноябре 2024 г.

Данные по налету ведущих перевозчиков деловой авиации, взятые из отчета Tracked Aircraft Utilization журнала Aviation Week, показывают, что у NetJets, Flexjet, Vistajet и FlyExclusive общий показатель использования в августе-октябре 2024 года превысил показатель за аналогичный период 2023 года.

Wheels Up стал единственным оператором в выборке с отрицательным изменением в годовом исчислении, показав снижение на 5% по сравнению

с аналогичным периодом 2023 года. Между тем, у всех пяти перевозчиков наблюдался рост активности по сравнению с августом-октябрем 2019 года.

Компания NetJets, значительно превосходящая по размеру флота других представленных операторов, налетала за этот трехмесячный период чуть менее 170000 часов, имея налет более 55000 часов в месяц непрерывно с февраля 2024 года. Ведущий бизнес-оператор достиг рекордного показателя в чуть более 60000 часов в марте, мае и октябре 2024 года.

3-Month Utilization Change Period: Aug-Oct 2024		
Operator	vs. Same period of 2023	vs. Same period of 2019
	+10%	+47%
	+16%	+96%
	+24%	+98%
	-5%	+8%
	+27%	+86%

Компания #1
по бизнес авиации в РФ.

JETVIP

BUSINESS AVIATION

- аренда частных самолетов
- аудит воздушного судна
- организация медицинской эвакуации
- покупка/продажа частных самолетов

Нас рекомендуют друзьям!

+7 (495) 545-45-35

WWW.JETVIP.RU

«Вельталь-авиа» - полет в один из самых молодых аэропортов России

В октябре 2024 года авиакомпания «Вельталь-авиа» выполнила рейс в новый аэропорт «Эльга», расположенный в Республике Саха (Якутия). Аэропорт находится вблизи Эльгинского угольного месторождения, примерно в 740 км от Якутска и около 415 км от Нерюнгри. Этот полет стал важным этапом в работе авиакомпании и направлен на развитие транспортной доступности данного промышленного региона.

Аэропорт «Эльга» был построен для обеспечения транспортных потребностей Эльгинского угольного месторождения. Месторождение играет значимую роль в экономике региона благодаря предприятиям, занимающимся добычей и переработкой угля. Аэропорт расположен вблизи промышленных объектов,

что делает его важным элементом транспортной сети региона. Он оснащен инфраструктурой, необходимой для приема и обслуживания воздушных судов. Взлетно-посадочная полоса длиной 2200 м позволяет использовать аэропорт для большинства типов самолетов, включая бизнес-джеты.

Для хранения и обслуживания воздушных судов предусмотрен теплый ангар, который рассчитан на эксплуатацию в условиях низких температур. Это создает дополнительные удобства для работы в регионе. В то же время, при планировании полетов в аэропорт «Эльга» необходимо учитывать, что на территории аэропорта и одноименного вахтового поселка отсутствуют гостиницы, что создает некоторые сложности при полетах с ночевкой.



**Weltall
avia**

НАШ ФЛОТ

- CHALLENGER 850
- HAWKER 850XP
- HAWKER 800XP
- HAWKER 800
- HAWKER 700

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

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Cirrus сертифицировал в Канаде две популярные модели

Cirrus Aircraft сообщает о сертификации в Канаде двух своих популярных модели – Cirrus серии SR G7 и Vision Jet G2+. Серия SR20 G7 была представлена в январе 2024 года и оснащена тем же приборным оборудованием, что и Vision Jet G2+, что делает переход от SR к реактивному самолету более плавным для пилотов.

«Сертификация ТССА для новейших моделей самолетов Cirrus серии SR G7 и Vision Jet G2+, подчеркивает нашу приверженность канадскому рынку», - сказал генеральный директор Cirrus Зеан Нильсен. «Эта сертификация позволяет канадским владельцам самолетов Cirrus получать свои новые

самолеты, зарегистрированные в Канаде, что еще больше укрепляет наше присутствие в регионе».

В настоящее время поставлено более 10000 самолетов серии SR и 600 самолетов Vision Jets. В дополнение к авионике Garmin Perspective Touch+, которая используется в моделях серии SR G7, Vision Jet G2+ оснащен системой автоматического торможения и системой Autoland от Garmin, которая позволяет безопасно посадить самолет в случае потери пилотом трудоспособности. Все самолеты Cirrus также оснащены парашютной системой Cirrus Airframe, которая опускает самолет на землю во время чрезвычайных ситуаций, когда безопасная посадка не гарантирована.

A close-up, high-angle photograph of a Cirrus aircraft engine, showing the propeller and the engine cowling. The engine is highly polished and reflects light, creating bright highlights and starburst effects. The background is dark, making the engine stand out.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

ЕВАА объединяет конференцию Air Ops с выставкой EBACE

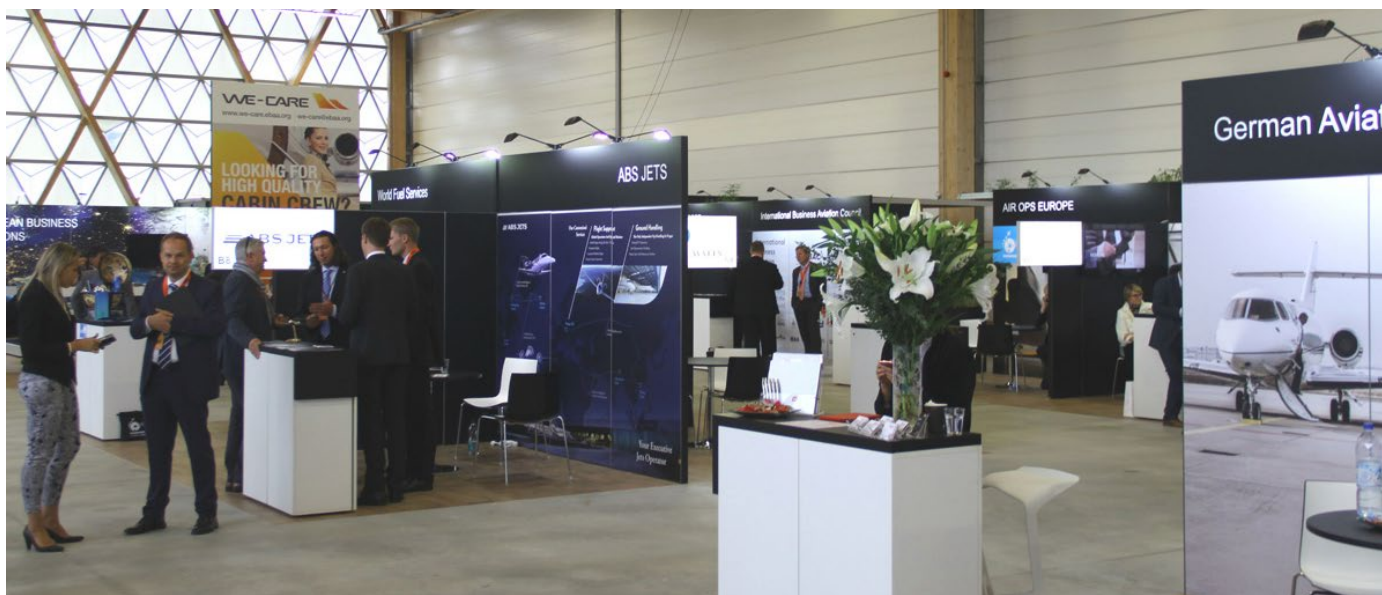
Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) объединяет свою конференцию Air Ops с ежегодной выставкой EBACE. Объявленный формат – это первое изменение EBACE с тех пор, как в августе она взяла полный контроль над выставкой после прекращения партнерства с NBAА.

Ранее ЕВАА проводила Air Ops в качестве отдельного ежегодного мероприятия в различных городах Европы, включая Брюссель, где базируется отраслевая ассоциация. В феврале 2023 года конференция была сорвана протестующими экологами, как и выставка EBACE в том году.

«Мы хотим заверить представителей нашей отрасли в том, что мы прислушиваемся к вашим пожеланиям и вносим изменения, отражающие их», – сказал Роберт Балтус, главный операционный

директор ЕВАА. «Air Ops – это ключевое событие, но EBACE – это место, где собирается сообщество деловой авиации. Объединив оба мероприятия в 2025 году, мы создаем беспрецедентный опыт, объединяя отрасль так, как мы не видели раньше. Этот новый формат дает людям возможность укреплять отношения и участвовать в дискуссиях, которые откроют новые возможности в бизнес-авиации».

По словам Балтуса, это изменение является первым в серии нововведений, которые ЕВАА планирует для EBACE, поскольку она продолжает консультации с представителями деловой авиации относительно их предпочтений в отношении выставки в будущем. Группа заявила, что более подробная информация о выставочных пакетах и спонсорских возможностях будет опубликована в ближайшие недели.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

AngelSky отметила год работы камерного ресторана премиум-класса Debrett

Кейтеринговая компания бизнес-авиации AngelSky с гордостью объявила о первом юбилее своего камерного ресторана премиум-класса [Debrett](#), который стал излюбленным местом для ценителей утонченной кухни и уникальной атмосферы.

За прошедший год Debrett завоевал репутацию не только среди местных жителей, но и среди гостей столицы. Ресторан предлагает разнообразное меню, в котором сочетаются классические и современные блюда, приготовленные из отборных ингредиентов. Особое внимание уделяется подаче, что делает каждое блюдо настоящим произведением искусства.

Гости ресторана и клиенты бизнес-авиации отмечают непревзойденный уровень сервиса и индиви-

дуальный подход к каждому мероприятию. Debrett стал идеальным местом для проведения частных ужинов, деловых встреч и торжеств.

«Мы стремимся создать уникальный опыт для каждого нашего гостя», - говорит новый шеф-повар ресторана Витольд Сморгчов. «Наша команда постоянно работает над новыми блюдами и концепциями, чтобы удивить и порадовать наших посетителей».

В честь первого года работы ресторана Debrett AngelSky планирует провести ряд специальных мероприятий и акций, чтобы поблагодарить своих клиентов за поддержку. Подробности и анонсы будут объявлены на официальном сайте ресторана [Debrett](#) и в [Телеграмм-канале](#).



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

Textron представит на МЕВАА 2024 Longitude

Textron впервые представит свой флагман Citation Longitude на крупнейшей ближневосточной выставке бизнес-авиации МЕВАА 2024, которая пройдет в начале декабря в Дубай в Международном аэропорту Аль-Мактум (DWC), на площадке Дубайского авиасалона. Бизнес-джет будет демонстрироваться на статической экспозиции.

Мировой рынок бизнес-джетов продолжает расти и, по прогнозам, его объем увеличится с \$42,14 млрд в 2022 году до \$62,66 млрд в 2030 году. Регион Ближнего Востока и Африки будет играть ключевую роль в этом росте. По прогнозам, в период с 2024 по 2029 год объем рынка чартерных перевоз-

ок частными самолетами увеличится с \$566,46 млн до \$943,39 млн, а объем перевозок бизнес-авиацией на Ближнем Востоке вырастет на 10% в годовом исчислении. Несмотря на то, что сохранение пандемии COVID-19 в течение 2022 года способствовало росту цен на топливо, на рынок продолжают влиять рост числа состоятельных людей (HNWI), особенно в крупных экономиках, таких как ОАЭ и Саудовская Аравия, а также «зеленая повестка», комментируют в оргкомитете выставки.

Citation Longitude получил сертификат FAA в сентябре 2019 года, и вскоре после этого Textron Aviation начала поставки клиентам.



The top half of the image shows the FBO Experience logo, which consists of a stylized 'V' shape made of horizontal lines above the text "FBO EXPERIENCE". Below the logo is a close-up photograph of the nose and cockpit area of a white private jet. The bottom half of the image features the website address "FBOEXPERIENCE.COM" in large, bold, black capital letters, with the tagline "PROMOTING FBO EXCELLENCE" in smaller, black capital letters underneath. The entire advertisement is framed by horizontal lines at the top and bottom.

В Бахрейне появился первый оператор Royal Jet открывает чартерную базу в Малайзии

Базирующаяся в Бахрейне компания Valo Aviation, Манама, стала первым чартерным оператором бизнес-джетов в стране, получив сертификат эксплуатанта (АОС) от Управления гражданской авиации Бахрейна. Помимо чартерных авиаперевозок, компания также предлагает услуги по продаже деловых самолетов, управлению ими, техническому обслуживанию и поддержке полетов.

«Мы очень рады получить сертификат АОС, который отражает упорный труд и преданность делу нашей команды», - сказала генеральный директор Valo Ханна Хакамо. «Это достижение позволяет нам продвигаться вперед в выполнении нашей миссии по предоставлению исключительных услуг бизнес-авиации мирового класса в регионе и внести свой вклад в растущий сектор бизнес-авиации Бахрейна».

Ханна Хакамо, отметила, что компания потратила два года на сотрудничество с регулирующим органом Бахрейна, чтобы получить сертификат эксплуатанта, и имеет большие амбиции в отношении развития компании. Она считает, что в течение двух лет у нее может быть до 15 самолетов.

Valo Aviation также находится в процессе получения разрешения на техническое обслуживание, эквивалентного Part 145, и планирует открыть специальный ангар в аэропорту Бахрейна.

Хотя первым самолетом Valo Aviation является Gulfstream, Хакамо говорит, что компания также тесно сотрудничает с местными представителями Dassault. На веб-сайте Valo Aviation представлен Falcon 8X.

Базирующаяся в Абу-Даби компания Royal Jet расширила свое присутствие на азиатском рынке, открыв чартерную базу в Куала-Лумпуре, Малайзия, где она разместила Bombardier Global 5000. Компания владеет и эксплуатирует девять бизнес-джетов Boeing и пять Bombardier Global (модели 5000, 6000 и 7500) и предлагает услуги по управлению самолетами, чартеру, лизингу, брокерскому обслуживанию/приобретению, поддержке полетов, FBO и техническому обслуживанию, а также VIP-авиационный консалтинг.

«Этот шаг является ответом на растущий спрос на частные чартерные рейсы в странах Азиатско-

Тихоокеанского региона после сильного восстановления экономики после пандемии и увеличения иностранных инвестиций в регион», - говорится в сообщении компании. RoyalJet также сослалась на отраслевые отчеты, свидетельствующие об увеличении числа состоятельных людей в регионе, что повышает спрос на услуги бизнес-авиации.

Бизнес-джет Global 5000, базирующийся в международном аэропорту Куала-Лумпур (WMKK), вмещает до 13 пассажиров и располагает камбузом, клубным размещением на четыре персоны, конференц-зоной в середине салона и кормовой VVIP-каютой с туалетом. В нем также есть диван-кровать.



Blade Air Mobility увеличивает выручку

Выручка оператора Blade Air Mobility в третьем квартале 2024 года выросла на 4,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила \$74,9 млн, в то время как выручка с начала года подскочила на 9,4% до \$194,3 млн. Скорректированный показатель EBITDA вырос на 431,1% до \$4,2 млн; с начала года он вырос с убытка в \$11,4 млн до прибыли в \$1,6 млн. Чистый убыток за первые девять месяцев снизился на 20,9% и составил \$17,5 млн.

«В этом квартале мы достигли важной вехи в нашем пассажирском бизнесе, показав положительную скорректированную EBITDA по сегментам за последние двенадцать месяцев, что более чем на год опережает наши прогнозы для инвесторов о выходе на прибыль к концу 2025 года», - сказал генеральный директор Роб Визенталь. Он добавил, что, помимо высокого потребительского спроса и ускорению прибыльности способствовали несколько факторов, в том числе предпринятые меры по быстрому выходу из убыточных направлений бизнеса, первые выгоды от недавней реструктуризации операций в Европе и снижение затрат по всему сегменту.

Визенталь продолжил: «Вертолетный сегмент Blade сейчас сильнее, чем когда-либо, и мы считаем, что у нас больше возможностей для перехода на eVTOL, чем у любой другой компании, занимающейся городским воздушным транспортом».

На чартерные перевозки на бизнес-джетах приходится лишь около 10% бизнеса Blade.

«Вертолеты России» планируют сертифицировать в Китае новейший Ми-171А3

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Ростех) планирует сертифицировать в Китае многоцелевой вертолет Ми-171А3. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на данные холдинга.

«Самыми востребованными вертолетами на сегодня остаются транспортные вертолеты Ми-171. Машины этого типа постоянно совершенствуются, а их летно-технические характеристики улучшаются. В планах холдинга сертификация в КНР новейшего вертолета Ми-171А3. Эта версия была разработана в тесном сотрудничестве с компаниями нефтегазового сектора и отвечает самым жестким международным стандартам, в том числе по безопасности», - отмечается в сообщении.

Также «Вертолеты России» ведут работу по выводу

на китайский рынок медицинской версии вертолета «Ансат», добавили в холдинге.

«Развитие сотрудничества с Китаем – одно из приоритетных направлений для «Вертолетов России». Компании из КНР имеют многолетний опыт эксплуатации российских вертолетов, подготовленные кадры, систему технического обслуживания и ремонта. Всего в Китае в настоящее время гражданскими организациями эксплуатируется около 75 вертолетов тяжелого и сверхтяжелого класса, произведенных в России. Это машины типа Ми-171, Ми-26 и Ка-32, которые используются для перевозки грузов, проведения спасательных операций и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций», - рассказали в холдинге.



AXIS Aviation увеличивает парк

Австрийская компания AXIS Aviation, занимающаяся управлением деловыми самолетами, продолжает расширять свой парк с вводом в эксплуатацию Bombardier Global 5000, Dassault Falcon 2000LX и Dassault Falcon 7X.

Три самолета будут находиться в частном управлении и внесены в реестр AOC AXIS Aviation в Сан-Марино, который открылся в апреле 2024 года.

AXIS Aviation выбрала реестр Сан-Марино из-за его международных стандартов безопасности, надежности и эффективности. Владельцы и семейные офисы, присоединяющихся к парку, смогут в режиме реального времени получать полную информацию о полетах бизнес-джетов, включая данные о техническом обслуживании и финансовые отчеты, через приложение AXIS Aviation Owner.

Керстин Мументалер (Kerstin Mumenthaler), управляющий директор AXIS Aviation Europe, говорит: «Ранее в этом году мы получили сертификат AOC в Сан-Марино и гордимся тем, что уже приняли трех новых клиентов. Наша стремительная траектория роста на сегодняшний день демонстрирует ценность передовых цифровых решений и растущий спрос на персонализированные услуги по управлению воздушными судами в Европе. Мы благодарны за доверие наших новых клиентов, которое свидетельствует о нашей приверженности предоставлению превосходных управленческих услуг с высочайшим уровнем прозрачности и операционной эффективности».

AXIS Aviation имеет лицензию властей гражданской авиации Швейцарии и Австрии.

Global Jet пополняет чартерный флот двумя бизнес-джетами Falcon

Global Jet пополняет чартерный флот двумя бизнес-джетами Dassault Falcon. Falcon 7X, базирующийся в Малаге, подойдет для беспосадочных трансатлантических перелетов, в то время как 900LX, базирующийся в Париже, может легко переключаться между короткими перелетами в Европе и чартерными рейсами на дальние расстояния.

После полной реконструкции интерьера в 2022 году Falcon 7X может похвастаться просторным салоном, в котором с комфортом могут разместиться до 14 пассажиров. Его салон разделен на три зоны для обеспечения максимального комфорта и универсальности, здесь пассажиры найдут iPad, подставку для iPod, интерфейсы HDMI, USB и множество развлекательных программ, которые сделают каждое путешествие приятным и расслабляющим.

Falcon 900LX 2020 года выпуска – это выдающееся дополнение к чартерному парку, сочетающее в себе роскошь, экономичность и непревзойденные эксплуатационные характеристики, которое теперь доступно для обслуживания клиентов компании из Парижа. Трехдвигательный бизнес-джет рассчитан на 12 пассажиров. Салон разделен на три секции, что позволяет пассажирам максимально эффективно использовать время полета, работая в носовой части салона, наслаждаясь трапезой в средней части салона и отдыхая в кормовой части салона. Самолет оборудован камбузом в носовой части и двумя туалетами. Современный интерьер обеспечивает тихую атмосферу благодаря улучшенной звукоизоляции. Салон одновременно красив и функционален, он отличается элегантной мебелью, интуитивно понятным управлением.



Sunriver приобретет 50 eVTOL у EHang | В Volocopter происходят кадровые перестановки в руководстве

Китайская EHang Holdings анонсирует очередной крупный заказ на свой eVTOL EH216-S. Китайская группа Zhejiang Sunriver Culture and Tourism Co приобретет до 50 eVTOL для развития туристической сети. Sunriver и ее материнская компания Sunriver Holding Group инвестировали и эксплуатируют более 40 туристических объектов в Китае.

На первом этапе китайский производитель поставит 5 машин. Остальное количество и сроки будут определены дополнительно совместно с заказчиком.

EHang будет использовать свои преимущества первопроходца в области исследований и разработок, производства и эксплуатации беспилотных пассажирских летательных аппаратов, чтобы оказывать Sunriver всестороннюю помощь в коммерциализации туризма, включая техническую поддержку и оперативное руководство.

Это партнерство направлено на то, чтобы помочь Sunriver создать инновационную модель интеллектуального туризма в живописных местах, а также обеспечить стратегическое присутствие EH216-S и других eVTOL в высококачественных и популярных районах по всей стране, предоставляя туристам более комфортные экскурсии.

«EH216-S в настоящее время является единственным в мире eVTOL, имеющим сертификаты летной годности, и в следующем году мы ожидаем начала его коммерческих полетов в определенных районах Китая, что станет значительным вкладом в план развития UAM в стране», - комментируют в компании.

Компания Volocopter провела кадровые перестановки в своей управленческой команде, поскольку рассматривает новые варианты инвестирования и сертификации типа своего eVTOL VoloCity с пересмотренной целевой датой в 2025 году.

18 ноября немецкая компания объявила, что бывший финансовый директор Lilium Оливер Фогельгесанг присоединился к ней в том же качестве, а Кристиан Бауэр перешел на должность коммерческого директора.

В феврале 2025 года Дирк Хок уходит с поста генерального директора Volocopter, и компания пока не объявила, кто заменит бывшего топ-менеджера Airbus. Об уходе Хока было объявлено в сентябре, когда бывший генеральный директор Daimler Group Дитер Цетше был назначен председателем консультативного совета Volocopter. Чжихао Сюй, генеральный директор китайского автомобильно-

го концерна Geely Technology, одновременно вошел в состав совета директоров.

Столкнувшись с некоторыми задержками в программе, связанными с силовой установкой, Volocopter согласилась с тем, что процесс сертификации типа EASA придется продлить до 2025 года. Получив в последние недели усовершенствованные двигатели, компания расширяет программу летных испытаний полномасштабным прототипом, поскольку работает над накоплением летных часов, необходимых для сертификации.

Как и Lilium, Volocopter обратилась за кредитами к федеральному правительству Германии и правительствам земель. Федеральные чиновники поддержали заявку, но затем компания решила не продолжать процесс после того, как в мае заручилась поддержкой неизвестного частного инвестора. Он указал, что может рассмотреть дополнительные варианты финансирования в 2025 году.



Ростех изготовил «косаток» для Магаданской области

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех изготовил два новых Ми-8МТВ-1 авиакомпании «Авиация Колымы». Техника получила эффектную ливрею, которая повторяет природный окрас китов-косаток. Машины построены Казанским вертолетным заводом в рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК).

Косатки – один из неформальных символов Магадана. Морских животных можно часто увидеть в прибрежных водах региона. Вертолеты в образе китов уже стали фирменным знаком авиационного парка Магаданской области. В начале этого года «Авиация Колымы» уже получила два вертолета Ми-38 в такой же расцветке.

«Сегодня, помимо надежности и эксплуатационных характеристик, заказчики часто обращают внимание на внешний вид техники. Мы видим, что такие решения, как промышленный дизайн и эффектные ливреи, становятся все популярнее – это мировой тренд. Он находит отражение в новых продуктах, которые мы сразу проектируем с учетом моды, а также в технике, уже хорошо известной эксплуатантам. Один из примеров – новые Ми-8МТВ-1 в образе китов-косаток для Магаданской области. Это надежные, проверенные вертолеты, которые могут работать в экстремальных погодных условиях. В ближайшее время новые «восьмерки» отправятся из Казани в Магадан своим ходом. Они преодолеют 6500 километров и пролетят над 11 городами России», – рассказали в Ростехе.

Многоцелевые вертолеты семейства Ми-8 имеют уникальные летно-технические и эксплуатаци-

онные характеристики. Они могут использоваться практически в любых климатических условиях. Новая техника будет выполнять транспортные и грузовые рейсы, медицинскую эвакуацию, участвовать в тушении пожаров, лесоохране, мониторинге окружающей среды и решать другие задачи.

«Мы совершим перелет силами двух экипажей с соответствующими остановками для дозаправок. Отмечу, что вертолеты серии Ми-8 – наши проверенные и надежные помощники – они находятся на безангарном хранении и просты в эксплуатации и обслуживании. В планах – оборудовать новые машины внешней подвеской и лебедочным

устройством СЛГ-300, чтобы выполнять задачи по эвакуации с морских судов», – отметил генеральный директор авиакомпании «Авиация Колымы» Дмитрий Санаков.

Вертолеты способны нести дополнительные наружные топливные баки емкостью 915 литров каждый. Это позволит увеличить максимальную дальность полета до 1050 км без дозаправки. Также грузовые кабины «восьмерок» можно оборудовать медицинскими модулями для санитарных рейсов. Кроме того, вертолеты получили улучшенное светотехническое оборудование, которое повышает безопасность полетов в сложных условиях.



HeliPackers выходит на европейский рынок вертолетной логистики

Компания HeliPackers вышла на европейский рынок вертолетной логистики, дебютировав на выставке European Rotors в Амстердаме со своими комплексными решениями по транспортировке вертолетов. Это дает покупателям и продавцам критически важную поддержку, необходимую для беспрепятственной транспортировки вертолетов через границы и устранения логистического разрыва между покупателем и вертолетом, независимо от того, где они находятся.



Положительный отклик на European Rotors подтвердил репутацию HeliPackers как надежного решения, позволяющего международным покупателям получить доступ к вертолетам европейского производства с меньшим налетом, тщательной документацией по техническому обслуживанию и в целом более легкой историей использования.

«Уже много лет мы занимаемся упаковкой, отправкой и импортом вертолетов по всему миру через нашу компанию по техническому обслуживанию Leading Edge Aerospace. Из этого опыта мы знаем, что вертолет должен пройти ряд точных, последовательных шагов для успешного перехода от продавца в одной стране к новому владельцу в другой. Однако слишком часто после закрытия сделки на месте нет представителя покупателя, который мог бы контролировать эти критические этапы, что может привести к задержкам или даже повреждению», - говорит Бет Кристианос, директор по техническому обслуживанию и управляющий партнер Leading Edge Aerospace и HeliPackers.

«Хотя на рынке есть несколько отличных экспедиторов, и мы сотрудничали с несколькими, мы обнаружили существенный разрыв в технической экспертизе между экспедитором, покупателем и продавцом. Высокоценные грузы, такие как вертолеты, подразумевают сложные нормативные требования, требующие специализированного надзора», - говорит Тодд Райхер, менеджер по обеспечению качества в HeliPackers и Leading Edge Aerospace.

«Мы увидели ясную потребность и создали

HeliPackers, чтобы стать связующим звеном в качестве представителя покупателя и сделать международные сделки простыми и надежными. Мы слышим от североамериканских операторов, что они хотели бы покупать вертолеты в Европе, но логистика – это слишком много головной боли – всё, от разборки и упаковки до доставки, оформления экспортно-импортных документов и повторной сборки».

Команда компании, состоящая из высококвалифицированных специалистов по техническому обслуживанию, летчиков-испытателей и экспертов по логистике, выполняет и контролирует каждый этап, предоставляя клиентам единое окно и отслеживая процесс в режиме реального времени. Такой подход позволяет клиентам сосредоточиться на своих текущих операциях, в то время как HeliPackers управляет сложными деталями транспортировки новой покупки в страну эксплуатации.

В ходе выставки European Rotors компания HeliPackers также установила прочные связи с лизинговыми компаниями, заинтересованными в привлечении надежного стороннего партнера по техподдержке. Такие компании ищут поддержку для проведения тщательных независимых проверок в период между договорами лизинга, обеспечивая плавный и справедливый переход вертолетов от одного лизингополучателя к другому. Услуга HeliPackers по предпродажной инспекции удовлетворяет эту потребность, обеспечивая проведение детальной оценки до и после аренды, помогая лизинговым компаниям подготовить вертолеты для следующего оператора.

NBAA опровергает отчет о выбросах бизнес-авиации

NBAA опровергает отчет, опубликованный в журнале Communications Earth & Environment, в котором утверждается, что выбросы, производимые бизнес-джетами, значительно увеличились, что в конечном итоге потребует регулирования, учитывая их вклад в изменение окружающей среды.

Согласно отчету, в период с 2019 по 2023 годы выбросы частных самолетов увеличились на 46%. Кроме того, в отчете приводятся прогноз поставок еще 8500 деловых самолетов, ожидаемых до 2033 года, и говорится, что частные самолеты «таким образом, вероятно, становятся всё более важным источником выбросов в относительном (доля мировых выбросов) и абсолютном выражении (общий объем выбросов)». Отмечая ограничения на использование экологически чистого авиационного топлива, в нем добавляется, что «большинство владельцев частных самолетов не планируют использовать его в ближайшем будущем», и, таким образом, «необходимо будет регулировать сектор».

Однако NBAA утверждает, что отчете выборочно использовались данные, делались утверждения о неправильном анализе и игнорировались факты. Отметив, что отчет фокусируется только на летных часах в течение выборочного периода, связанного с глобальной пандемией Covid, когда деловая авиация пережила всплеск, поскольку регулярные авиакомпании сократили свою деятельность, президент и генеральный директор NBAA Эд Болен сказал: «Как и ожидалось, узкий взгляд в отчете на летную активность упускает тот факт, что в годы после пандемии активность деловой авиации в значительной степени вернулась к допандемийным нормам».

Кроме того, NBAA утверждает, что отчет предполагает, что полеты летом в основном совершаются по некоммерческим причинам, игнорируя деловые цели. Он также игнорирует прогресс деловой авиации в сокращении выбросов, отметила ассоциация.

«Сектор деловой авиации сократил выбросы на 40% всего за четыре десятилетия благодаря таким прорывам, как легкие композиты, винглеты, спутниковая авионика и множество других технологий сокращения выбросов углерода», - сказал Болен. «Заглядывая в будущее, наша миссия по достижению чистого нуля сосредоточена на инновациях, в том числе за счет инвестиций в экологически чистое авиационное топливо, которое мо-

жет сократить выбросы парниковых газов на 80% за весь жизненный цикл, и разработке высокоэффективных самолетов, двигателей и новых, электрических, гибридных и даже водородных силовых установок».

Ссылаясь на вклад деловой авиации в развитие общества, Болен далее задался вопросом: «Как это возможно, что якобы тщательное исследование не смогло раскрыть так много важной информации о социальных преимуществах деловой авиации, включая ее достижения в сокращении выбросов и ее лидерство в приверженности будущему с нулевыми выбросами? Возможно, его авторы исходили из заранее предопределенного вывода».



Планы Embraer по созданию крупногабаритного бизнес-джета остаются под вопросом

Спекуляции о планах Embraer по созданию более крупного дальнего бизнес-джета остаются всего лишь предположениями, учитывая то, что было сказано в понедельник на дне инвестора компании, состоявшемся на Нью-Йоркской фондовой бирже.

Десятки журналистов и аналитиков неоднократно спрашивали о планах бразильского производителя по разработке более крупного бизнес-джета, но руководители оставались уклончивыми и подчеркивали, что их внимание сосредоточено на расширении основного бизнеса Embraer на 65% в течение следующих четырех-пяти лет, не считая программы Eve eVTOL.

Даже Майк Сильвестро, генеральный директор долевого оператора Flexjet, в парке которого имеется множество самолетов Embraer Phenom 300 и Praetor 500, заявил на мероприятии, что ему бы хотелось увидеть в линейке Embraer дальнемагистральный самолет.

«Если посмотреть на Phenom и Praetor (которые занимают ту долю рынка, которую они занимают), то это потому, что продукт был дифференцирован чем-то, что добавляет ценность для клиента», - сказал генеральный директор Embraer Executive Jets Майкл Амальфитано. «Какой следующий дифференциатор позволит нам разблокировать и раскрыть прибыльность и профиль клиента для но-

вого сегмента? Где самая большая ценность? Мы говорим с клиентами, потому что это инвестиции на миллиарды долларов, и нам нужно думать о всем жизненном цикле продукта».

Между тем он обратил внимание на Eve и изложил ценность eVTOL для клиента бизнес-джета. «Городская концепция, которую раскрывает Eve, означает экономию времени для пассажиров, и вы можете применить это к разным типам пассажиров», - сказал Амальфитано. «Если у вас есть Phenom или Praetor, и он стоит в FBO, то вы экономите время в автомобильном трансфере, который занял бы два часа от Хэмптонса до FBO. В Eve это займет восемь минут».



Спрос на бизнес-джеты в Северном Китае остается стабильным

Интерес к дальним и сверхдальним бизнес-джетам на севере Китая остается в целом стабильным, несмотря на меняющиеся экономические настроения в стране, пишет Чэнь Чуаньрен, редактор раздела Юго-Восточной Азии и Китая издания Aviation Week Network.

Это произошло после того, как в конце августа ExecuJet Naite и Capital Airport Holding Business Aviation Management открыли в международном аэропорту Пекина Дасин объект площадью 7150 м².

Поль Дегроссейерс, генеральный менеджер ExecuJet Naite, говорит, что Пекин остается самым загруженным аэропортом и пунктом назначения для бизнес-джетов в Китае. Он отметил, что столица с ее большой концентрацией владельцев и операторов продолжит привлекать базирующиеся и транзитные самолеты со всего региона и мира.

В середине 2010-х годов в Китае наблюдалось увеличение числа случаев вывода из эксплуатации деловых самолетов, особенно на севере страны после начала борьбы с коррупцией и взяточничеством.

Центр технического обслуживания и ремонта в Дасине предлагает услуги линейного технического обслуживания, поддержки воздушных судов на земле (АОГ) и капитального ремонта для воздушных судов производства Bombardier, Dassault Aviation, Embraer и Gulfstream. «Продолжаются обсуждения возможностей с властями и производителями, и мы по-прежнему настроены весьма оптимистично и надеемся получить несколько разрешений от производителей, а также одобрения национальных и иностранных авиационных вла-

стей, когда объект официально откроется и начнет работать в полную силу», - сказал Дегросселье.

Несмотря на тесные связи Китая и России, Дегросселье отметил, что ни один российский самолет не находится на стоянке и не обслуживается в Китае, особенно после начала российско-украинского конфликта, когда Запад ввел санкции на запчасти и обслуживание российских самолетов. «Я считаю,

что есть несколько других стран и регионов, которые наблюдали всплеск трафика российских самолетов, но я не могу сказать, что это был Китай», - добавляет он. «Было несколько запросов на наши услуги в начале санкций, но из-за различных соглашений, которые у нас есть с производителями и поставщиками, это никогда не рассматривалось, и я не знаю ни одной другой организации в Китае, которая выполняла бы такую работу».



GJC: в третьем квартале рынок бизнес-джетов продолжает стабилизироваться

По данным последнего обзора рынка деловой авиации от Global Jet Capital, третий квартал стал периодом стабилизации на рынке бизнес-джетов: объемы полетов, заказов, доступных самолетов и цен пошли на снижение, но в то же время нормализовались.

«Несмотря на эти изменения, рынок продолжает демонстрировать силу и устойчивость», - заявили в Global Jet Capital, указывая на значительные заказы у производителей, трафик, который остается выше допандемийного уровня, и по-прежнему низкую доступность новых и ликвидных подержанных самолетов.

В третьем квартале объем полетов снизился на

1,3% в годовом исчислении, но был на 1% выше, чем во втором квартале, и все еще на 14,6% выше по сравнению с третьим кварталом 2019 года. Global Jet Capital заявила, что эта динамика отражает «устойчивое расширение пользовательской базы деловой авиации». Долевые операции остаются самым сильным сектором с точки зрения роста, немного увеличившись в третьем квартале.

Выручка производителей выросла на 15,3% в годовом исчислении, в то время как объемы портфелей заказов остались высокими на уровне \$45,6 млрд – всего на 1,1% ниже в годовом исчислении. Заказы в квартале снизились в годовом исчислении, но все еще показывают рост на 20,4% по сравнению с 2019 годом.

Сделки с подержанными самолетами оставались стабильными, поскольку на рынок выходило больше бизнес-джетов. Количество новых публичных объявлений о продаже подержанных самолетов выросло на 13,3% в годовом исчислении. На конец квартала 69,6% новых объявлений составляли самолеты в возрасте 13 лет и старше. По состоянию на 31 октября бизнес-джеты на вторичном рынке составляли 7,8% от общего парка, что все еще ниже среднего показателя в 10% за последнее десятилетие.

«По мере увеличения запасов рынок перешел от рынка продавца к более нейтральному состоянию», - говорится в сообщении Global Jet Capital. Стоимость старых самолетов (13+ лет) снизилась на 4,4%, но для более новых самолетов выросла на 0,8%.

Кроме того, рыночные условия остаются благоприятными со стабильным ростом ВВП на 2,7% в течение первых трех кварталов года и снижением инфляции, несмотря на продолжающиеся трудности. «Центральные банки снижают процентные ставки», - говорят в Global Jet Capital. «В целом, отрасль хорошо подготовлена к любым потенциальным сбоям на рынке».

Что касается сдерживающих факторов, то это продолжающиеся геополитические конфликты, в том числе в Восточной Европе и на Ближнем Востоке. Несмотря на ослабление, процентные ставки остаются высокими, а потенциал для дальнейшей деглобализации и торговых конфликтов может усугубить эти препятствия.



Давайте примем ответственное решение

Бизнес-авиация играет решающую роль в Африке, как с точки зрения обеспечения связности, так и с точки зрения экономического развития континента. Таково мнение Алсинды Перейры, председателя AfBAA и соучредителя успешной ангольской компании Bestfly.

«Бизнес-джет – это не роскошь, это инструмент, который доставит вас из пункта А в пункт Б, это реальность, которую мы хотим внедрить в Африке», – сказала она. Она добавила, что деловая авиация

обеспечивает быстрый, эффективный и важный способ передвижения между странами и регионами Африки – разнообразного континента, где возможности наземного транспорта могут быть весьма ограничены.

Перейра ссылается на «множество пробелов», когда речь заходит о картах сообщения в Африке, говоря, что сектор деловой авиации не должен быть ориентирован только на руководителей в правительстве или важных персон.



«Например, инвестор или корпорация, занимающаяся добычей полезных ископаемых в Дурбане, Южная Африка, может захотеть посетить потенциальный участок в Коппербелте в Замбии. Для коммерческих перелетов максимально возможное время составляет 18 часов 35 минут, включая две пересадки, и без каких-либо гарантий своевременного прибытия и стыковок. На машине это заняло бы почти 28 часов без пересадок. На частном самолете расстояние составляет всего 1000 миль, а среднеразмерный бизнес-джет, такой как Challenger 350, выполнит полет всего за два часа. Руководитель, лидер отрасли, инвестор и команда, которая их поддерживает, могли бы прибыть туда и вернуться домой в один день. Альтернативным видом транспорта была бы трехдневная поездка на встречу. Таким образом, наличие такого инструмента для ведения бизнеса, как частный самолет – реактивный или турбовинтовой, – это неизмеримая ценность».

Как председатель AfBAA, Перейра хочет видеть, как Африка сближается с другими регионами мира, такими как Европа и США, что позволит сектору процветать на благо всех.

«Нам необходимо обратить внимание на ряд областей, чтобы подчеркнуть преимущества деловой авиации, таких как безопасность», – сказала она. «Бизнес-авиация увеличивает инвестиции в обеспечение безопасной и приватной среды на земле и в воздухе. Нам необходимо рассмотреть возможность стимулирования туризма и бизнеса. Авиация представительского класса облегчает туристам и деловым путешественникам посещение Африки, что может способствовать развитию туристическо-

го сектора и привлечению иностранных инвестиций в регион. Южная Африка опередила остальной континент по количеству частных внутренних рейсов в национальные парки, города и другие места, которые плохо обслуживаются авиакомпаниями. В ЮАР совершается примерно 450-550 рейсов бизнес-авиации».

Перейра с удовольствием отмечает, что инфраструктура также является важной темой для совместной работы правительств африканских стран.

Она отметила, что AfBAA представляет интересы отрасли на всем африканском континенте – во всех 54 странах. «Хотите верьте, хотите нет, но деловая авиация играет важную роль в развитии инфраструктуры аэропортов и сопутствующих услуг, что может принести пользу местной экономике в целом. У аэропортов есть возможности обеспечить поддержку деловой авиации соответствующими средствами. Терминалы FBO – это средства технического обслуживания, которые соответствуют стандартам, сравнимым с остальным миром. Конечно, об этом нельзя забывать, все это ведет к созданию рабочих мест, которые крайне необходимы на континенте. Бизнес-авиация создает прямые и косвенные рабочие места в таких областях, как эксплуатация аэропортов, техническое обслуживание воздушных судов, услуги общественного питания, логистика и многое другое, тем самым способствуя экономическому росту и получению доходов в регионе», - сказала Перейра.

«Позвольте мне сказать, что в Европе – географическом регионе, который в разы меньше Африки, – только в сфере деловой авиации занято 450000

человек, а экономический оборот составляет 100 миллиардов евро в год. Бизнес-авиация соединяет 1400 европейских аэропортов, из которых только 500 связаны коммерческими авиарейсами».

Перейра, соучредитель BestFly, вместе со своим мужем Нуно Перейрой заявили, что их опыт работы с правительством Анголы является доказательством того, что ситуация может измениться. «У BestFly уже 12 лет есть FBO с полным спектром услуг – я имею в виду VIP-терминал со всеми услугами таможни, иммиграции и полиции. Эту услугу очень трудно найти в Африке, но нам удалось сделать это в Анголе, потому что наше правительство поддержало нас», - сказала Перейра.

Компания BestFly также подала заявку на строительство нового аэропорта в Луанде, столице Анголы. «У нас был небольшой консорциум с двумя другими партнерами, но мы являемся ангольским партнером этого консорциума, который участвует в тендере на управление новым аэропортом. На данном этапе он открыт только для грузовых рейсов, но в ноябре они планируют открыть его для всех рейсов. Единственное, в чем на данном этапе нет уверенности, – это в частных самолетах, поскольку возникают вопросы относительно того, где они собираются их размещать. Итак, мы все еще ждем решения правительства, но они проявляют готовность к сотрудничеству, и BestFly является примером того, как может работать с африканскими регуляторами».

Говоря о том, что она является председателем AfBAA, Перейра сказала, что ей нравится называть

себя «человеком, который делится». «Одна из вещей, которую я хотела бы привнести в AfBAA, – это новый менталитет», - объяснила она. «Я присоединился к AfBAA 14 лет назад, и это была моя мечта, которую мы с Нуно осуществляли вместе с Тарекком Рагебом, бывшим международным вице-президентом Gulfstream по Ближнему Востоку и Африке, и у нас было желание внедрить больше стандартов и технических аспектов для Африки. Я также хотела бы отметить, что для меня важно помогать будущим поколениям работников этой отрасли, как мужчинам, так и женщинам, в Африке, потому что молодые люди нуждаются в руководстве, они нуждаются в образовании».

Перейра пришла к выводу, что бизнес-авиация «отличается» от коммерческого воздушного транспорта, но она по-прежнему является важным винтиком в колесе воздушного транспорта в целом. «Такие вопросы, как получение разрешений, по-прежнему являются проблемой для нашей отрасли и одной из самых серьезных проблем, влияющих на развитие отрасли, но непонимание этого может привести к проблемам с репутацией. В конечном счете, ключевой вывод заключается в том, что все правительства и заинтересованные стороны нашей отрасли в совокупности стремятся к тому, чтобы мы, африканцы, внедряли лучшие практики на нашем континенте, разнообразие стран порождает разнообразие проблем, но я все еще верю, что некоторые из нас изменят менталитет. Измените способ ведения бизнеса, потому что мы гордые африканцы. Как говорится в кампании AfBAA: «Нет самолета – нет выигрыша», и это также послание правительствам Африки».

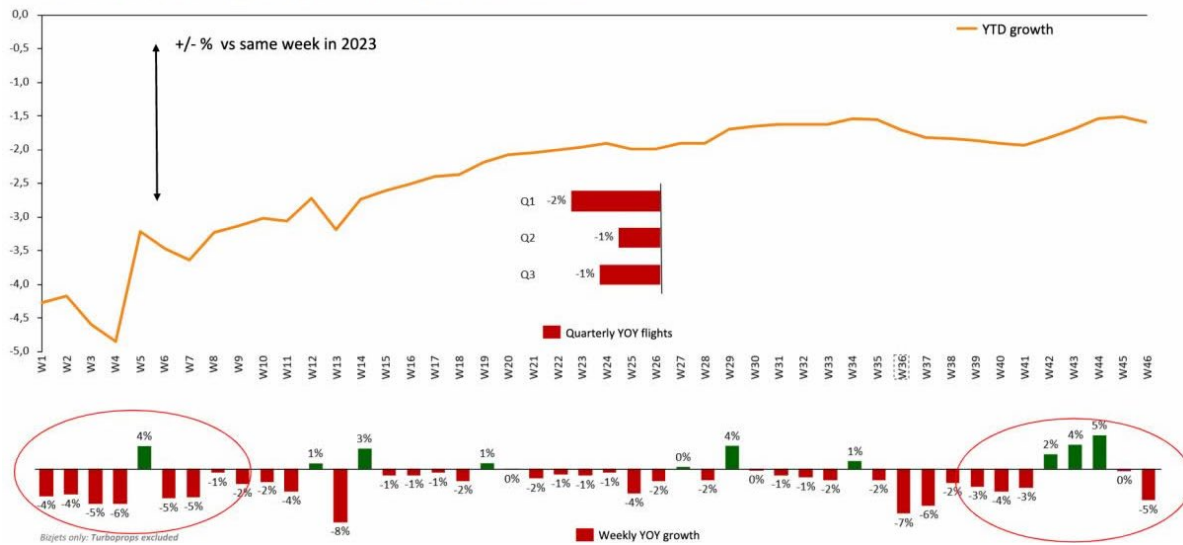
После выборов в США спрос ослабевает

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 46-й неделе (с 11 по 17 ноября) во всем мире было выполнено 72358 рейсов бизнес-джетов, что на 5% меньше, чем на той же неделе 2023 года, а четырехнедельная тенденция всего на 1% ниже по сравнению с прошлым годом. С начала года глобальная активность бизнес-джетов остается на 1% ниже в годовом исчислении.

Северная Америка

После выборов активность бизнес-джетов в США неуклонно падала. На 46-й неделе (11-17 ноября) трафик снизился на 7% по сравнению с той же неделей 2023 года, что ознаменовало конец четырех недель роста в годовом исчислении. Четырехнедельная тенденция в США сейчас всего на 1% опережает сопоставимый уровень прошлого года.

За 12 дней после выборов (5-17 ноября) из аэропортов США выполнено 93823 рейса бизнес-джетов, что на 3% меньше, чем в прошлом году, и на 34000 рейсов больше по сравнению с выборами эпохи Covid (3-15 ноября 2020 года). Через двенадцать дней после выборов 2020 года количество рейсов было на 22% ниже, чем в доковидном ноябре 2019 года.



Трафик бизнес-джетов по неделям в мире в 2024 году

Departure State	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
Florida	16,507	13.7%	0.2%
Texas	13,125	10.9%	-1.6%
California	11,222	9.3%	-6.4%
New Jersey	5,184	4.3%	-4.9%
Georgia	4,730	3.9%	-2.9%
Tennessee	3,855	3.2%	-2.1%
New York	3,731	3.1%	1.7%
Illinois	3,661	3.0%	-8.5%
North Carolina	3,639	3.0%	-4.5%
Arizona	3,223	2.7%	-9.1%
Grand Total	120,357	100.0%	-3.9%

Рейсы бизнес-джетов по штатам США, ноябрь 2024 г.

В этом году после выборов долевая активность остается устойчивой, а корпоративные полеты остаются ниже прошлогоднего уровня.

Активность бизнес-джетов в США замедлилась в ноябре, количество рейсов на 4% ниже по сравнению с ноябрем прошлого года. Во Флориде и штате Нью-Йорк есть очаги роста, что противостоит общему спаду в стране. В Калифорнии трафик в этом месяце упал на 6%. Наблюдается явный спад активности в самой загруженной паре городов штата, Лос-Анджелес - Лас-Вегас, количество рейсов снизилось на 16% по сравнению с прошлым годом. Внутри Лос-Анджелеса трафик упал на 17%, полеты из Лос-Анджелеса в Финикс сократились более чем на четверть.

Европа

В Европе трафик бизнес-джетов остался на уровне 46-й недели 2023 года, четырехнедельный тренд сейчас составляет +2%, а с на-

чала года активность на 1% ниже в годовом исчислении. В Великобритании на 46-й неделе наблюдался рост на 3% по сравнению с прошлым годом, что соответствует четырехнедельному тренду.

Проблемы активностью бизнес-джетов в Германии продолжились, на 46-й неделе объем полетов снизился на 3% в годовом исчислении, а последняя 4-недельная тенденция на 4% ниже прошлогодней. В этом году на основном европейском рынке, во Франции, трафик снизился на 2% по сравнению с прошлым годом, на втором месте Великобритания, наравне с прошлым годом. Только Ницца и Мадрид в этом году показали рост, все остальные ведущие города падают по сравнению с 2023 годом.

В этом месяце активность в Европе находится на уровне ноября 2023 года, на большинстве ведущих рынков наблюдается небольшой рост, однако спад в Германии и Австрии стал причиной общерегиональной стагнации.

Departure City	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
London (GB)	45,265	9.1%	-0.8%
Paris (FR)	23,257	4.7%	-4.3%
Nice	16,904	3.4%	2.8%
Milan (IT)	14,649	3.0%	-0.2%
Geneva (CH)	12,778	2.6%	-5.1%
Zurich	10,752	2.2%	-1.5%
Munich	8,053	1.6%	-1.9%
Madrid (ES)	7,815	1.6%	10.3%
Rome (IT)	7,792	1.6%	-2.0%
Mallorca	7,495	1.5%	-1.3%
Grand Total	496,251	100.0%	-1.1%

Трафик в Европе по городам с января по ноябрь 2024 г.

Остальной мир

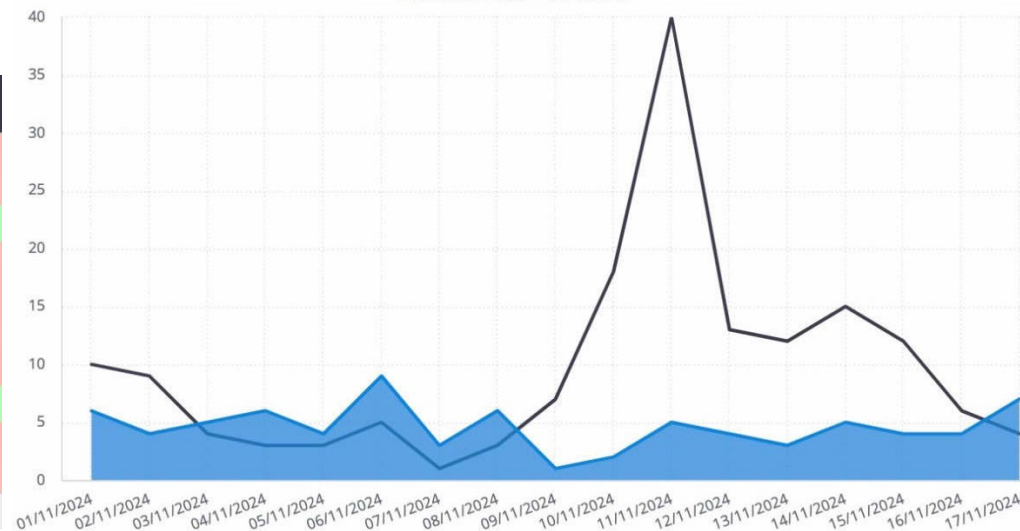
Активность бизнес-авиации на Ближнем Востоке осталась на уровне 46-й недели прошлого года, и четырехнедельная тенденция вернулась к уровню прошлого года. Трафик в Африке остается стабильным, даже если и значительно ниже по сравнению с прошлым годом: на 46-й неделе спад соответствовал предыдущей неделе, снизившись на 22% с начала года, а четырехнедельная тенденция составляет -13%.

Политические события в остальном мире вызывают локальные всплески активности. На этой неделе в Рио-де-Жанейро проходил саммит G20 (18 и 19 ноября), и за день до мероприятия (17 ноября) в аэропортах SBGL, SBRJ и SBJR было зарегистрировано 25 прибытий бизнес-джетов, по сравнению с

17-ю самолетами 16-го числа. В прошлом году мероприятие проводилось в сентябре в Нью-Дели, и аэропорт VIDP в Нью-Дели зарегистрировал 29 прибытий за день до начала G20, на 15 больше, чем среднесуточное прибытие в сентябре.

В другом месте проведение климатической конференции COP29 в Баку оказало значительное влияние на активность бизнес-джетов в аэропорту UBVB.

На диаграмме отмечен резкий всплеск прибытий около даты начала конференции (11 ноября) – в пике было зафиксировано 40 прибытий бизнес-джетов, что составляет почти четверть от общего числа рейсов, зарегистрированных за весь октябрь этого года.



Ежедневные прибытия бизнес-джетов в Баку (аэропорт UBVB) в ноябре 2024 г.

Управляющий директор WINGX Ричард Коэ комментирует: «В отличие от опросов, в которых отраслевые настроения, по всей видимости, улучшились после победы Трампа, активность бизнес-джетов в США за последние две недели фактически снизилась. В других частях мира крупные политические мероприятия в Баку и Рио вызвали относительный всплеск использования бизнес-джетов на местном уровне».

Mesinger Jet Sales: как отрасль, мы подвержены огромному влиянию извне

1 мая 2025 года – это дата, к которой новая администрация завершит свои первые 100 дней, пишет Джей Месингер, генеральный директор и основатель Mesinger Jet Sales. К тому времени многие из обещанных неотложных вопросов будут рассмотрены, и результаты уже будут очевидны. Какие сферы повестки дня с наибольшей вероятностью повлияют на нашу отрасль?

На что мы, как отрасль, можем обратить внимание при составлении планов на 2025 год? Я только что имел честь выступить на конференции CJI Miami 2024, где все участники сосредоточились на многообещающей оставшейся части 2024 года и на том, что 2025 год может стать исключительным.

Я полагаю, что внимание большинства представителей нашей отрасли будет приковано к Закону о

снижении налогов и создании рабочих мест (ТСJA). Поскольку в 2025 году действие многих положений первоначально будет прекращено, мы, вероятно, увидим их обновление, включая восстановление 100%-ной ускоренной или «бонусной» амортизации при покупке бизнес-активов, включая самолеты. Более низкие налоговые ставки также станут потенциальным стимулом для нашей отрасли. Так что нам есть на что надеяться.

Не обсуждать проблемы было бы вопиющим упущением. Как отрасль, мы подвержены огромному влиянию извне. Не говоря уже о цепочках поставок и мощностях по техническому обслуживанию, мы всегда должны смотреть за пределы нашей отрасли. Геополитические события могут осложниться из-за инициатив новой администрации по решению текущих проблем. С одной стороны, эти но-

вые факторы, влияющие на старые конфликты, могут создать большие опасности и усугубить экономические проблемы. С другой стороны, новые возможности урегулирования могут ослабить эти конфликты.

Как следует из названия этой статьи, в период с 20 января по 1 мая мы, как отрасль, должны понять, что нас ждет впереди. Вот почему мы уделяем особое внимание попутному, встречному и даже боковому ветру. Ветер может налететь на нас с любой стороны и заставить нас сбиваться с пути в повседневной жизни. Во время нашей дискуссии также обсуждалась тема неэкономических вопросов.

Все участники нашей панели согласились с тем, что каждая сделка на вторичном рынке занимает больше времени и сопряжена с более сложными факторами, чем когда-либо прежде. По-видимому, возникает по меньшей мере 10 различных побочных и встречных явлений. А реальность такова, что в каждой сделке они разные, поэтому нет никакой возможности спланировать возможные трудности. Один из участников дискуссии сравнил это явление с тем, как если бы вы положили 100 кусочков пазла в пакет, на каждом из которых была написана другая, не связанная с этим задача, и когда вы начинаете операцию, встряхните пакет, высыпьте 10 кусочков, и вот вам проблемы. Глупо думать об этом в таких сравнениях, но такова сегодняшняя реальность при сделках.

Как группа, мы считали, что подготовка наших клиентов к трудностям имеет решающее значение, однако ощущение, что у нас есть ответы и мы можем решить их все заранее, стало нереальным.



Находится ли бизнес-авиация в Великобритании и ЕС под угрозой?

Как пишут Марк Биссет и Арон Диндол из Clyde & CO, осенний бюджет Великобритании, представленный 30 октября 2024 года, содержал ожидаемое повышение тарифов на авиаперевозки пассажиров (APD). Менее ожидаемым событием стало увеличение APD для частных самолетов еще на 50%. Итак, что означает этот бюджет для бизнес-авиации?

Бюджет также повысил перспективу пересмотра определения «частных самолетов» для этой цели, поскольку правительство начало консультации по дальнейшим реформам, которые, вероятно, окажут глубокое влияние на частную авиацию. В этой статье рассматривается влияние осеннего бюджета Великобритании в контексте, распространенной по всей Европе (в частности, недавно во Франции) тенденции повышения налогов на авиацию, и, в частности, на частную авиацию, и стремления к устойчивому развитию авиации.

Повышение пошлин на авиапассажирские перевозки

Согласно собственным данным правительства Великобритании, в 2023/24 году налог APD составил 3,8 млрд фунтов стерлингов и является налогом, который правительство обосновывает принципом «загрязнитель платит». Он оплачивается авиакомпаниями и операторами на всех рейсах, вылетающих из аэропортов Великобритании на самолетах с максимальной взлетной массой (MTOW) 5,7 т и более. Налог был введен в 1994 году и применяется к частным самолетам с 2013 года.

В осеннем бюджете на 2026-27 годы правительство объявило об увеличении ставки APD: на 1 фунт для тех, кто совершает внутренние рейсы эконом-классом, на 2 фунта для тех, кто совершает рейсы эконом-классом на короткие расстояния, на 12 фунтов

для дальнемагистральных рейсов и еще больше для пассажиров премиум-эконом и бизнес-классов.

Кроме того, «повышенный тариф», который в настоящее время применяется к крупноразмерным частным самолетам, в ближайшие несколько лет будет повышен. В настоящее время более высокий тариф применяется к частным самолетам с MTOW 20 тонн и более, которые рассчитаны менее чем на 19 пассажиров.

С 1 апреля 2026 года тарифы APD будут выше:

- Внутренние рейсы: 142 фунта стерлингов
- Группа А (от 0 до 2000 миль): 142 фунта стерлингов
- Группа В (от 2001 до 5500 миль): 1097 фунтов стерлингов
- Группа С (более 5500 миль): 1141 фунт стерлингов

APD – это налог, взимаемый с каждого пассажира, а не с воздушного судна (хотя, если пассажиры находятся на воздушном судне весом менее 5,7 тонн налог не взимается). Это, конечно, означает, что авиакомпании платят гораздо больше APD за полный рейс, чем за относительно пустой.

Британская ассоциация бизнес-авиации и АОН (BBGA) выразила обеспокоенность по поводу влияния этого повышения на деловую авиацию, которое, по ее оценкам, добавит более 1000 фунтов стерлингов на пассажира к чартерным тарифам для пассажиров бизнес-джетов дальностью более 2000 миль. В настоящее время, учитывая ограничение MTOW, влияние зависит от того, какой тип рейса организует чартерный брокер или оператор.



Например, Тоби Эдвардс, генеральный директор Victor, компании, занимающейся частными перелетами, подчеркнул, что 78% бронирований частных самолетов в Victor, вылетающих из Великобритании, приходится на расстояния менее 2000 миль (то есть в пределах Европы), из которых менее 1% приходится на чартерные рейсы джетов с MTOW более 20 тонн (к которым применяется более высокий тариф). Поэтому компания считает, что влияние APD на конечных потребителей будет «незначительным». Однако, как уже упоминалось, направление движения может считаться ясным, и представляется весьма вероятным, что конечным результатом консультаций будет включение небольших частных самолетов в сеть APD.

Правило о стыковочных рейсах

К APD применяются исключения. Наиболее важным исключением APD является правило о стыковочных рейсах, без соблюдения которого авиакомпаниям было бы запрещено использовать аэропорт Хитроу для пересадок. Это правило не распространяется на рейсы, вылетающие из Великобритании, но стыкующиеся с предыдущим рейсом, который не вылетал из Великобритании.

Например, это может быть актуально для пассажира рейса Virgin, который вылетает из Дубая, останавливается в Лондоне на 3-4 часа и затем летит дальше в Нью-Йорк. Как и в случае с оплатой самого APD, правило о стыковочных рейсах применяется к отдельному пассажиру, а не к самолету. В этом случае APD не будет применяться к пассажирам, которые поднялись на борт в Дубае, но будет

применяться к пассажирам, которые были приняты на борт только в Лондоне.

Следовательно, если частный самолет прибывает в Великобританию с пятью пассажирами на борту, чтобы забрать одного дополнительного пассажира, а затем улетает, взимается ли плата за шесть пассажиров? При соблюдении вышеуказанных принципов APD для пяти пассажиров не взимался бы (при условии, что они соответствуют условиям применения правила о стыковочных рейсах), но APD был бы установлен для нового пассажира.

Если частный самолет вылетает из Великобритании и летит на Гернси, приземляется, а затем отправляется в США, взимается ли плата только за перелет на Гернси, а не в США, что позволяет избежать платы за дальнемагистральный перелет? Посадка сопряжена с определенными затратами (например, расход топлива/плата за посадку), но для большого количества пассажиров это может перевесить стоимость перелета. Однако правило о стыковочных рейсах распространяется в обоих направлениях. Если не будут соблюдены условия правила стыковочных рейсов, пассажиры в этом случае будут считаться летящими из Великобритании в США. Это означает, что APD может применяться несмотря на то, что самолет приземлился на Гернси.

Начались консультации по реформе APD для частных самолетов

Увеличение APD вызвало критику со стороны авиакомпаний, в том числе Майкла О'Лири из Ryanair, который указывает на тенденцию в неко-

торых странах ЕС к снижению APD и ссылается на сокращение предлагаемых рейсов, которое, по словам Лоукостера, будет спровоцировано в результате этой политики. Но хотя авиационная отрасль, по-видимому, в целом уверена, что изменения в бюджете будут управляемыми, в отрасли бизнес-авиации существует обеспокоенность в связи с начатыми 30 октября консультациями по изменению порядка расчета сборов за авиаперевозку пассажиров частных самолетов.

Правительство проводит консультации по расширению сферы действия более высокой ставки APD, чтобы охватить всех пассажиров частных самолетов свыше порога в 5,7 тонны. Как упоминалось выше, более высокий тариф в настоящее время применяется только к крупным и роскошным частным самолетам, что отражает более высокий класс предоставляемых услуг. Например, на Global 7500 и G700 при нынешнем уровне тарифов будет действовать более высокий тариф. Правительство намерено стандартизировать налоговый режим для легких и тяжелых частных джетов и запрашивает доказательства и представления у представителей отрасли, консультации с которыми продлятся до 22 января 2025 года. В рамках этих предложений частные самолеты будут определяться на основе соглашений о продаже билетов и отсутствия опубликованной информации о расписании полетов, а также соглашений о перевозке.

Это может усложниться, поскольку при проведении любого теста, основанного на цели полета, необходимо учитывать множество различных типов операций, таких как частный перелет для состоятельного физического лица (HNWI), которому

принадлежит воздушное судно, перелет руководителей на корпоративном воздушном судне, долевое владение, однодневный лизинг, чартер на одну поездку, блок-чартер и т.д.

Любое расширение этого определения потенциально может привести к увеличению затрат для небольших операторов на рынке чартерных перевозок. BVGA будет доказывать, что миссия правительства Великобритании по ускорению экономического роста будет поддерживаться бизнес-авиацией, которая является лидером в области инноваций – от электрической авиации до скорейшего внедрения и продвижения экологически чистого авиационного топлива, а также опыта эксплуатации.

Французский след

Интересно отметить, что предложения по увеличению налоговой нагрузки на авиацию во Франции продвигаются все активнее, что свидетельствует о тенденции к ужесточению налогообложения частной авиации по всей Европе. С большой вероятностью ожидается, что французское правительство значительно повысит налоги на авиапассажиров в рамках общего пакета новых налогов, направленных на сокращение дефицита бюджета Франции.

Сообщается, что французское правительство рассматривает возможность взимания налогов в размере до 3000 евро с каждого пассажира на частных самолетах. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) и Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) предупредили французское правительство о том, что повышение налогов

на воздушный транспорт будет иметь катастрофические последствия для экономики Франции.

Является ли повышение налогов решением проблем?

Выдвигаются аргументы в пользу того, что страны с более высокими налогами на авиацию медленнее всего оправались от последствий пандемии. Повышение налогов на авиацию может еще больше подорвать процесс восстановления страны и способность авиации приносить более широкие экономические выгоды и налоговые поступления.

Часто бывает трудно разобраться, является ли APD частью усилий по обеспечению того, чтобы авиация платила свою долю за воздействие на окружающую среду, которое она оказывает (наряду с другими мерами, такими как система торговли

квотами на выбросы в ЕС), или же это просто мера по повышению налогов (или стала таковой).

Что касается первого, то авиационная отрасль стремится к достижению целевых показателей «чистого нуля» и добивается значительного прогресса в сокращении выбросов и обеспечении устойчивости в отрасли, которую трудно отрицать. Частная авиация, безусловно, играет здесь свою роль. Еще предстоит выяснить, в какой степени правительство Великобритании сможет достичь своей заявленной цели по «справедливому вкладу в государственные финансы» и созданию здоровой и устойчивой авиационной отрасли, не рискуя при этом международной конкурентоспособностью Великобритании, инвестициями состоятельных лиц в Великобританию и избегая экономического ущерба для отрасли бизнес-авиации и налогоплательщиков, которые в ней работают.



Малая авиация в России требует новых инвесторов и бизнес-моделей

Региональные авиаперевозки, а именно их интенсивность и географический охват, являются четким маркером развития регионов России. В транспортной стратегии России на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года четко указано, что одним из барьеров «...на пути развития авиационной подвижности населения в регионах, особенно в удаленных и труднодоступных районах, является высокая себестоимость авиаперевозок в сравнении с уровнем доходов населения».

Авиационная подвижность начинается с реконструкции существующих и строительства новых аэропортов за государственный счет. Планируется реализация транспортного национального проекта, для которого правительство предусматривает выделение 166 миллиардов рублей в 2025 году и в плановый период 2026-2027 годов. Согласно материалам к законопроекту, в 2025 году на аэродромы планируется направить 25,8 миллиарда, в 2026-м - 54,5 миллиарда, а в 2027-м - 85,6 миллиарда ру-

блей. Это очень значительные суммы, но и их будет мало для полной модернизации всех аэропортов России.

На современном этапе развития транспортной инфраструктуры государство делает ставку на качество и функциональность строительства инфраструктуры. Так, аэропорты, являясь «воротами региона», выполнены на основе передовых информационно-технических технологий, с отделкой помещений и фасадов из высококачественных материалов и высоким уровнем безопасности на всех уровнях. Ставка на модель «сделать меньше, но лучше» оправдывает себя, так как плановый срок эксплуатации таких объектов повышается. Нельзя не отметить, что государство в полной мере задействует механизм государственно-частного партнерства, когда инвесторам предлагается существующая или возводимая инфраструктура аэропортов в длительную аренду при условии реализации инвестиционной модели развития аэропорта, этот опыт успешен в мегаполисах.

Так какие же средства необходимы для гармонизации авиационной подвижности населения нашей страны? Справедливо будет сказать, что развитие инфраструктуры региональных аэропортов полностью ляжет на расходы федерального бюджета как в ближайшие три года, так и в последующие периоды и составит суммы, в три-четыре раза превышающие заявленные на ближайшие годы. Проекты развития аэропортов долгосрочны - срок возврата инвестиций в условиях успешной реализации правильной бизнес-стратегии инвестора составляет около 10 лет. В настоящее время бизнес многих регионов не готов вкладываться в такие долгие



проекты, оставляя в приоритете проекты с окупаемостью не более 3-5 лет. Таким образом, на период развития региональных аэропортов (исключая мегаполисы) государству в перспективе ближайших шести лет необходимо более 460 миллиардов рублей для реконструкции и строительства инфраструктуры. Бизнес же на основе государственно-частного партнерства должен вложить еще 200-220 миллиардов рублей. Получаем общий бюджет развития региональных аэропортов в районе 660 миллиардов рублей.

Есть ли спрос на пассажирские авиаперевозки в регионе, которые могли бы покрыть представленные выше затраты федерального бюджета и удовлетворить чаяния и надежды частных инвесторов? Здесь необходимо отдельно отметить сложившуюся практику пассажиропотоков в нашей стране и новые тренды, которые задаются внешнеполитической обстановкой в мире в последние годы.

По сложившейся практике жители регионов зачастую совершали перелеты в крупные города для

дальнейшего следования за рубеж из расположенных там международных аэропортов. Этот пассажирский поток носил сезонный характер, пик которого приходился на летний период отпусков. Второй поток, также сезонный, - это студенты, обучающиеся в крупных университетах страны. Третий поток - служебные командировки, лечение, внутренний туризм и гостевые поездки. Именно эти три пассажиропотока позволяли отрасли осуществлять финансовое планирование, а бизнесу подстраиваться под текущий спрос на услуги.



События последних десяти лет обусловили необходимость развития внутреннего туризма в России, когда из мегаполисов реверсом пошли туристические потоки, интенсивные как в сезон летних отпусков, так и в период продолжительных праздников, особенно майских и новогодних. События 2022 года особенно сильно трансформировали структуру авиаперевозок, а санкции и нерыночные ограничения для российских авиаперевозчиков заставили отрасль туризма и обслуживающие ее авиакомпании встрепенуться, так как нужно было удовлетворять запросы граждан по новым зарубежным маршрутам и возрастающему спросу на перелеты внутреннего туризма. Эти обстоятельства еще сильнее актуализировали необходимость строительства новых региональных аэропортов, что нашло отражение в бюджете соответствующего нацпроекта. Поэтому сейчас совершенно очевидно, что все программы развития туристической отрасли в рамках национального туризма должны учитывать синергетический эффект от развития региональных авиаперевозок.

Создавать новые самолеты для региональной авиации нужно с оглядкой на рынок стран БРИКС.

Вторым важным фактором развития региональной авиаинфраструктуры является, собственно, сам самолет. Драма авиастроения 1990-2000 годов закончилась, из нее мы вынесли полезные, но горькие уроки. Авиалайнеры нового поколения МС-21 и Superjet 100 призваны заместить выходящие из эксплуатации зарубежные аналоги и обеспечить не только региональные перевозки по России, но и по странам СНГ. Так, до 2030 года компания «Аэрофлот» по действующим соглашениям должна получить в лизинг 210 самолетов типа МС-21, 89 локализованных Superjet 100 и 40 Ту-214.

Государство стимулирует развитие авиаперелетов, субсидируя стоимость билетов из Центральной России на Камчатку, Дальний Восток и в Калининград. Для рентабельности перелета в зависимости от маршрута авиаперевозчики должны заполнить авиалайнер пассажирами минимум на 25-30 процентов, а эта цифра достижима не всегда. Именно по этой причине рейсы объединяются или сокращаются до 1-2 в неделю.

Особое значение имеет безопасность перелетов, которую в России всегда соблюдали и совершенствовали. Пилоты должны быть подготовлены не только для работы на новых авиалайнерах, но и знать особенности функционирования аэродромов вылета и прилета, запасных аэродромов, готовых принять их борт в аварийной ситуации.

Существует в регионах и малая авиация. Она включает и вертолетный парк, сконцентрированный в основном в труднодоступных горных регионах Северного Кавказа и Арктической зоны России. Такие машины свободно функционируют и при отсутствии хоть какой-то взлетно-посадочной полосы, но такие перевозки чаще всего совершаются по служебной необходимости или в связи с экстренными ситуациями: необходимостью срочной госпитализации, ликвидации чрезвычайных ситуаций и так далее.

В настоящее время решается вопрос с сертификацией самолета Ан-2, способного садиться на подготовленный грунт. Этой модели еще предстоит преодолеть горнило сертификации для соответствия новым требованиям и пройти путь модернизации авионики и двигателя. Однако после этого современная версия Ан-2 станет прорывом в авиаперевозках между регионами, ведь ему для постоянных перелетов не потребуются дорогая инфраструктура.

Каким видится выход из сложившейся ситуации, когда национальный туризм, да и сложившиеся потребности жителей регионов требуют повышения качества и количества авиатранспортной доступности? Выходом могут стать привлечение к проблеме субъектов крупного бизнеса, действующих в регионах. Так, например, корпорации добывающих отраслей могут субсидировать перелеты своих вахтовиков из регионов на предприятие, а также своих сотрудников в отпуска. Конечно, компании могут развивать и инфраструктуру аэропортов, в частности в моногородах, население ко-

торых обслуживает одно или несколько больших предприятий.

Внимание к транспортной инфраструктуре со стороны государства вкупе с эффективным бизнес-планированием и государственно-частным партнерством даст серьезный эффект в отрасли и в вопросе авиационной мобильности регионов.

Однако стоит отметить, что проблемы в отрасли - это проблемы роста экономики России. Ведь бум объема внутреннего туризма обусловили актуализацию проблем авиадоступности регионов, санкционные ограничения недружественных стран поставили ребром вопрос создания новых моделей среднемагистральных самолетов, а дальнейшее развитие промышленности на Дальнем Востоке и в Сибири совсем скоро поднимет вопрос о строительстве аэропортов в новых городах-спутниках крупных производств.

Важно, чтобы планирование и предшествующее ему прогнозирование учитывало динамику среды рынка, политических рисков и возможностей, которые дают интеграционные объединения, прежде всего БРИКС. Нужно помнить, что эти страны не только являются перспективными туристическими направлениями, но и крупными рынками авиационной техники всех типов, с которой наши самолеты должны успешно конкурировать как по качеству и цене, так и по доступности запчастей для их обслуживания.

Источник: Российская газета

Самолет недели

Оператор/владелец: *VIN ExecuJet*

Тип: *Honda HA-420 HondaJet Elite*

Год выпуска: *2018 г.*

Место съемки: *май 2021 года, Greensboro-Piedmont Triad Int'l Airport - KGSO, USA - North Carolina*



Фото: *Дмитрий Петроченко*