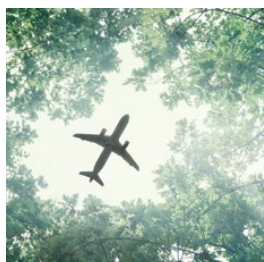
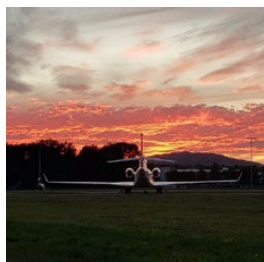




В своём прогнозе рынка бизнес-джетов на период с 2025 по 2029 годы компания Global Jet Capital суммирует результаты собственной модели прогнозирования и показывает будущую активность на рынке сделок как с новыми бизнес-джетами, так и с поддержанными в различных регионах. Рынок сделок с бизнес-джетами в 2024 году вырос благодаря прогрессу производителей в решении проблем, связанных с цепочками поставок и трудовыми ограничениями (хотя предстоит ещё многое сделать), а вторичный рынок восстановился после периода ребалансировки. В ожидании устойчивого экономического роста, постепенного улучшения цепочек поставок и нормализации рынка поддержанных самолётов компания прогнозирует рост числа транзакций в течение следующих пяти лет. Все подробности в этом выпуске.

Когда в мае Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) объявило об отмене ограничений на каботажные перевозки для иностранных операторов, международное сообщество бизнес-авиации сразу же почувствовало возможность, которая открывается один раз в жизни, и что предстоит проделать огромный объем работы, чтобы вывести саудовскую авиацию общего назначения на новый уровень. Авад Аль-Салми, заместитель генерального директора GACA по экономической политике и логистике, заявил, что выдача сертификата иностранного эксплуатанта первому бизнес-оператору, который будет работать на внутреннем рынке Саудовской Аравии, усилит конкуренцию, будет стимулировать рост сектора и улучшит качество обслуживания. Разбираемся в специфике вместе со спикерами.

После 445 часов лётных испытаний легкий бизнес-джет Citation CJ3 Gen2 получил сертификат FAA. Как комментируют в Textron Aviation, самолёт поступит в эксплуатацию в этом году. Citation CJ3 Gen2 был разработан при участии Консультативного совета клиентов Textron Aviation, состоящего из владельцев, пилотов и механиков, которые знают, что делает самолёт незабываемым.



Октябрь устанавливает рекорды, хотя темп замедляется

WINGX: Октябрь побил рекорды с трафиком более 348000 рейсов. Это самый загруженный месяц за 20 лет нашей истории. Рост замедлился в США, но ускорился в Европе и резко возрос на рынках стран остального мира

стр. 21

Global Jet Capital: рынок транзакций устойчив

В своём прогнозе рынка бизнес-джетов на период с 2025 по 2029 годы компания Global Jet Capital суммирует результаты собственной модели прогнозирования и показывает будущую активность на рынке сделок как с новыми бизнес-джетами, так и с поддержанными в различных регионах

стр. 23

Европа продвигается к устойчивому развитию с помощью законов

ЕС стримится к устойчивому развитию с помощью законов, таких как требования к использованию SAF, с региональными возможностями нефтепереработки. Однако для стимулирования строительства новых предприятий по производству топлива необходима дополнительная законодательная ясность

стр. 26

В отчёте Carbon Tracker отмечается минимальная роль SAF в сокращении выбросов

Согласно новому отчёту, опубликованному компанией Carbon Tracker, экологически чистое авиационное топливо (SAF) до 2030 года внесёт лишь незначительный вклад в сокращение выбросов от авиаперевозок

стр. 27

Налёт ведущих операторов бизнес-авиации в третьем квартале

Сводные данные по налёту ведущих мировых перевозчиков деловой авиации, взятые из отчета Tracked Aircraft Utilization от Aviation Week Network, показывают, что у NetJets, Flexjet, VistaJet, Wheels Up и flyExclusive в третьем квартале 2025 года показатель использования воздушных судов превысил уровень за аналогичный период 2024 года. Общие показатели по всем пяти операторам также превысили показатели третьего квартала 2019 года.

Flexjet выделяется, показав рост на 20% в годовом исчислении за рассматриваемый период. В то же время, общий налёт оператора увеличился на 136% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

Компания NetJets, значительно превосходящая по размеру флота других рассматриваемых операторов, налетала за трёхмесячный период чуть более 185000 часов, имея ежемесячно с марта по сентябрь более 60000 часов.

Данные за третьего квартала 2025 года, также показывают, что корпоративные, долевые, чартерные и частные операторы превзошли свой налёт по сравнению с аналогичными периодами 2024 и 2019 годов.

Общий налёт корпоративных операторов — самой крупной из четырех категорий операторов с парком, превышающим 21000 воздушных судов, — в третьем квартале составил чуть менее 960000 часов, что на 5% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и на 16% больше, чем в третьем квартале 2019 года.

Долевые операторы в общей сложности налетали на 12% больше, чем год назад, и показали рост использования на 71% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

3-Month Utilization Change Period: Q3 2025			
Operator Class	Fleet Size (Sep 2025)	vs. Same period of 2024	vs. Same period of 2019
Corporation	21,292	+5%	+16%
Fractional Ownership Scheme	1,399	+12%	+71%
Charter	7,519	+4%	+36%
Private Individual	2,872	+4%	+37%

3-Month Utilization Change Period: Q3 2025			
Operator	Fleet Size (Sep 2025)	vs. Same period of 2024	vs. Same period of 2019
NETJETS	822	+10%	+57%
FLEXJET	331	+20%	+136%
VISTAJET	112	+3%	+96%
WHEELS UP	108	+10%	+22%
flyexclusive	62	+10%	+108%



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



Bombardier Global 8000 сертифицирован в Канаде

Новейший бизнес-джет Global 8000 от Bombardier получил сертификат типа Министерства транспорта Канады и должен поступить в эксплуатацию в этом году. Производитель самого быстрого бизнес-джета, совершившего свой первый полёт в серийном варианте в мае, недавно объявил о новой максимальной скорости 0,95 Маха. Сертификация типа открывает путь для аналогичной сертификации FAA и EASA.

«Bombardier тесно сотрудничала с Министерством транспорта Канады для получения сертификации Global 8000. Это знаменует собой важную веху для Bombardier, наших клиентов и всей отрасли деловой авиации, укрепляя позиции Global 8000 как непревзойденного лидера, устанавливающего новые стандарты», - сказал Стивен Маккалоу, старший вице-президент по проектированию и разработке продукции компании Bombardier. «Это достижение – убедительное свидетельство исключитель-

ного таланта и преданности делу наших инженеров, испытателей и производственных команд».

По словам Bombardier, низкая барометрическая высота в салоне самолёта (820 м) создаст у пассажиров ощущение, будто они находятся на вершине небоскреба Бурдж-Халиф в Дубае при этом находясь на высоте 41000 футов, что сведет к минимуму физиологический стресс от полёта.

Global 8000 — это усовершенствованный вариант Global 7500, который с момента ввода в эксплуатацию в 2018 году налетал более 250000 часов. Global 8000 обладает самой высокой скоростью среди гражданских самолётов со времён Concorde. Он также впервые в истории способен преодолеть расстояние в 4200 морских миль на сверхвысокой крейсерской скорости 0,92 Маха. Максимальная дальность полёта на нормальной крейсерской скорости составляет 8000 морских миль.



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

Comlux KZ добавляет в чартерный парк Bombardier Challenger 605

Comlux KZ добавила в чартерный парк 12-местный Bombardier Challenger 605. Самолёт будет базироваться в Астане и доступен для выполнения чартерных рейсов.

Как поясняют в компании, Challenger 605 славится своим просторным салоном, передовыми технологиями и исключительными эксплуатационными характеристиками, что делает его идеальным выбором как для деловых людей, так и для туристов. Этот самолёт отличается сочетанием комфорта и эффективности. При ширине салона 8 футов и высоте 6 футов в салоне Challenger 605 пассажирам предоставляется достаточно места для отдыха и работы, благодаря чему длительные перелёты кажутся короче.

На борту пассажиры могут пользоваться беспроводным доступом в интернет, им доступны разнообразные развлечения на протяжении всего путешествия. Самолёт оснащён роскошными креслами и улучшенной звукоизоляцией в салоне, что обеспечивает комфортное путешествие.

«Challenger 605 может похвастаться впечатляющей дальностью полёта и скоростью, что позволяет нам эффективно обслуживать более широкий спектр направлений. Благодаря современной авионике и средствам безопасности, Challenger 605 обеспечивает спокойствие на протяжении всего полёта. Мы рады, что наши пассажиры могут ощутить непревзойденный комфорт и сервис, которые предоставляет этот самолёт», - резюмируют в компании.





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

NetJets и FSI улучшили результаты Berkshire Hathaway

Авиационный сегмент инвестиционной компании Berkshire Hathaway, в который входят NetJets и FlightSafety International, за первые девять месяцев в совокупности увеличили выручку группы на 9,7% в годовом исчислении. Публикуя результаты за третий квартал, Berkshire Hathaway отметила, что это улучшение помогло увеличить общую выручку её сервисной группы, в которую также входят Dairy Queen, Cort и Business Wire, до \$622 млн за трёхмесячный период и на \$1,4 млрд за первые девять месяцев.

Примечательно, что Berkshire Hathaway связала рост доходов от услуг с увеличением числа владельцев воздушных судов, налёта и средних тарифов в

NetJets. Аналогичным образом, компания частично объясняет рост прибыльности своего авиационного бизнеса увеличением общей прибыли сервисных компаний до налогообложения за квартал на \$109 млн, или на 19,2% в годовом исчислении. За первые девять месяцев рост выручки составил 14,6%, или \$262 млн.

По данным Berkshire Hathaway, повышение рентабельности авиационных услуг является прямым результатом увеличения выручки. Это было частично компенсировано более высокими расходами на лётные экипажи, инструкторов, техническое обслуживание и топливо, а также амортизационными расходами.




ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

ACASS выполнила первый рейс Falcon 8X в Антарктиду

Компания ACASS выполнила свой первый в истории полёт в Антарктиду на самолёте Falcon 8X – редкая миссия, ставшая кульминацией нескольких месяцев координации между несколькими юрисдикциями. Глобальный оператор бизнес-авиации заявил, что этот рейс является первым из семи запланированных рейсов на Falcon 8X, эксплуатируемого ACASS, и всего лишь одним из 10 рейсов бизнес-авиации в целом в этом сезоне, что отражает сложность проекта.

Вице-президент ACASS по операциям Дерек Холттер объяснил редкость полётов в Антарктиду экстремальными погодными условиями, логистическими проблемами и необходимостью координации нормативных требований. Он уточнил, что для реализации проекта потребовалось несколько месяцев сотрудничества между авиационными властями и заинтересованными сторонами, при этом

координация между несколькими юрисдикциями и уникальные условия полётов в Антарктике делают эту операцию важной вехой для ACASS.

На борту Falcon 8X находились инспектор САА из Сан-Марино и восемь членов команды из «Антарктической Белой Пустыни». Основанная в 2005 году, эта полярная исследовательская компания является первым оператором, который доставляет гостей напрямую из Кейптауна в Южной Африке на свою частную взлётно-посадочную полосу «Волчий клык» в Антарктиде длиной 3000 метров.

Несмотря на опыт ACASS в работе в самых сложных регионах мира, Холттер сказал, что Антарктида до сих пор оставалась единственным континентом, который компания не покорила – веха, которая теперь успешно достигнута.



 Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль



jetport-interiors.tech

Eve Air Mobility расширяет присутствие на Ближнем Востоке благодаря рамочному соглашению с Бахрейном

Компания Eve Air Mobility объявила о заключении знакового рамочного соглашения с Министерством транспорта и телекоммуникаций (МТТ) Королевства Бахрейн во время Инвестиционного форума Gateway Gulf Investment Forum 2025, что подтверждает её приверженность продвижению устойчивых решений в области воздушной мобильности на Ближнем Востоке.

Соглашение поддерживает стремление Бахрейна стать пионером в области мобильности следующего поколения. Партнёрство Eve Air Mobility с МТТ ускорит готовность нормативной, операционной и инфраструктурной экосистемы Бахрейна к работе eVTOL.

Ключевые цели включают создание изолированной среды для тестирования и доработки систем передовой воздушной мобильности, развитие инфраструктуры вертипортов для безопасного и масштабируемого развертывания eVTOL.

В рамках сотрудничества также особое внимание уделяется работе с нулевым уровнем выбросов и низким уровнем шума, а также обучению персонала. Ожидается, что коммерческие перевозки начнутся в 2028 году и выйдут на международные маршруты к 2029 году.

Eve проводит оценку туристических маршрутов премиум-класса в Дубае, Абу-Даби, Эр-Рияде, Джидде, Дохе, Стамбуле и Манапе.



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

Vizyon Aviation расширяет свои цифровые операции с SAFEJETS

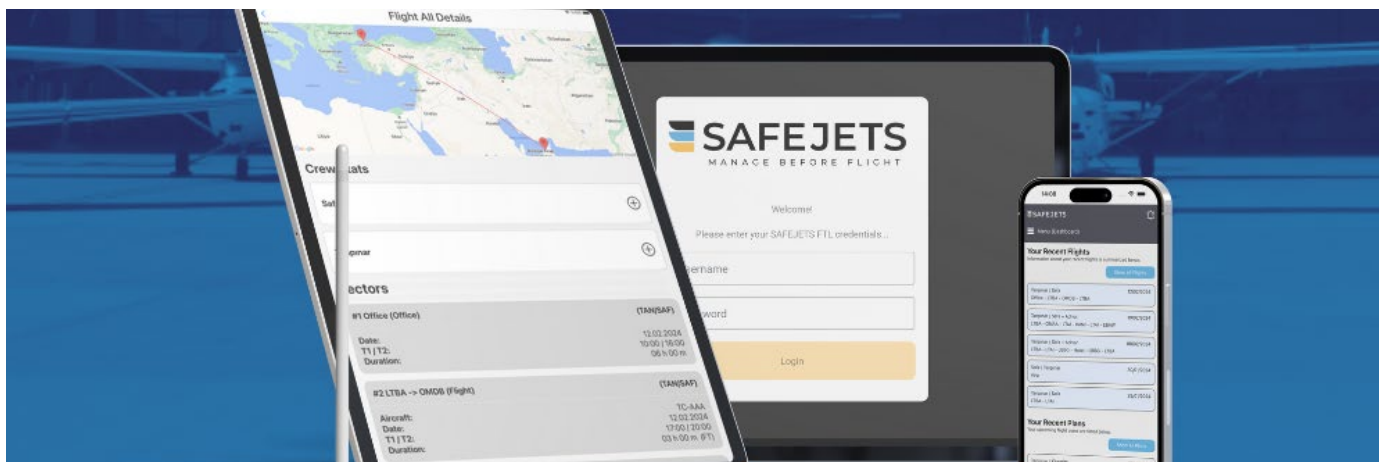
Турецкая авиакомпания Vizyon Aviation расширила свои цифровые операции, внедрив семейство программного обеспечения SAFEJETS. Будучи пользователем SAFEJETS FTL с 2022 года, компания теперь будет управлять своими рабочими процессами обеспечения качества, соответствия требованиям и безопасности полётов на базе SAFEJETS MS, стандартизируя как лётные процессы, так и системы управления на одной платформе. Таким образом, число операторов, использующих SAFEJETS MS, достигло 17.

«Выбор единой платформы для всех операций и систем управления – это то, как авиационные организации превращают данные в интегрированные решения», — сказал д-р Тевфик Уяр, генеральный директор Entropol. «Благодаря совместной работе SAFEJETS FTL и SAFEJETS MS, такие операторы, как Vizyon Aviation, получают централизованный подход – снижение рисков, повышение уровня соответствия требованиям и повышение культуры безопасности».

SAFEJETS MS оптимизирует мониторинг соответствия и управление безопасностью (QMS/SMS) с помощью веб- и мобильного доступа, в то время как SAFEJETS FTL поддерживает планирование обязанностей экипажа и ограничения полётного времени для обеспечения соответствия нормативным требованиям (мобильные приложения доступны на iOS/Android).

Компания Vizyon Aviation, основанная в 2014 году в составе турецкой группы Çam Group, предоставляет услуги и обучение в сфере деловой авиации через свою лётную академию и инвестиции в инфраструктуру.

SAFEJETS разработана компанией Entropol, стамбульской научно-исследовательской компанией, специализирующейся на системах управления авиацией, включая SAFEJETS FTL и SAFEJETS MS. Более 50 операторов и предприятий ТОиР используют продукты SAFEJETS для управления лётных операций.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

JFD упростит топливообеспечение

Стремясь изменить способ покупки и продажи авиационного топлива, компания JetFuel Direct (JFD) вышла на рынок со своим продуктом на цифровой платформе. По словам компании, которая начала работу в прошлом году, её платформа упрощает сложные процедуры заправки топливом для бизнес-авиации, региональных перевозчиков и грузоперевозчиков с прозрачностью и эффективностью, которые выгодны компаниям обеих сторон сделки.

«Рынку авиационного топлива не хватает ясности и сбалансированности, которых заслуживают как поставщики, так и операторы», - сказал соучредитель и президент JFS Дэйв Диулус. «Наша платформа предоставляет поставщикам более эффективные инструменты и ускоряет расчёты, в то время как операторы получают простой и надёжный способ управления закупками топлива».

JFD предлагает поставщикам более быстрый денежный поток с расчётами в течение 48 часов; контроль над ценообразованием с гибкостью в зависимости от местоположения, даты и объёма поставок; а также поддержку в прогнозировании и составлении бюджета с помощью интегрированной аналитики.

Для операторов преимущества будут заключаться в упрощении процедур заправки топливом и предсказуемых дополнительных расходах. Система обеспечивает прозрачное ценообразование, основанное на рыночных ценах агентства Platts, а не на розничных показателях, и предоставляет подробную информацию о сборах, налогах и сборов на уровне аэропортов.

Citation CJ3 Gen2 получил сертификат FAA

После 445 часов лётных испытаний легкий бизнес-джет Citation CJ3 Gen2 получил сертификат FAA. Как комментируют в Textron Aviation, самолёт поступит в эксплуатацию в этом году.

Citation CJ3 Gen2 был разработан при участии Консультативного совета клиентов Textron Aviation, состоящего из владельцев, пилотов и механиков, которые знают, что делает самолёт незабываемым. Эта обратная связь сыграла ключевую роль при каждом детальном усовершенствовании самолёта.

Спроектированный с учётом потребностей пилотов, кокпит Cessna Citation CJ3 Gen2 может похвастаться увеличенным на 4,5 дюйма пространством для ног. Авионика Garmin G3000 оснащена технологией автоматического управления тягой и беспроводным подключением для снижения рабочей нагрузки и повышения ситуационной осведом-

лённости, включая удалённую передачу планов полёта, автоматическое обновление баз данных и беспроводную передачу диагностических данных самолёта, а также дополнительной системой улучшенного обзора (EVS) для обеспечения улучшенной чёткости и оптимизации ситуационной осведомлённости.

Пассажиры по достоинству оценят просторный и настраиваемый салон, где они могут создать идеальную среду с такими функциями, как поворотные кресла, акцентная подсветка RGB, разъёмы USB-C на каждом сиденье, беспроводная зарядка, представительские столы и достаточно места для хранения вещей. В туалете есть потолочный иллюминатор CoolView для естественного освещения, дополнительная современная раковина и туалетный столик, а для дополнительного удобства туалета можно обслуживать снаружи.



Falcon Aviation Services первым полетит на eVTOL в ОАЭ

Falcon Aviation Services оформила заказ на 50 eVTOL от AutoFlight, поставка первой партии которых запланирована на конец 2025 года для обслуживания Национальной нефтяной компании Абу-Даби (ADNOC). Заказ включает в себя 15 грузовых самолётов V2000CG CarryAll и 35 пассажирских самолётов V2000EM Prosperity, разработанных для удовлетворения растущего спроса в регионе на перевозки грузов на малых высотах и премиальные услуги воздушной мобильности.

Falcon Aviation Services, эмиратская компания и один из ведущих операторов бизнес-авиации на Ближнем Востоке и в Африке, предлагает комплексные авиационные решения, включая VIP-услуги и чартерные перевозки, вертолётные туры, нефтегазовую поддержку, управление воздушными судами, услуги ТОиР, САМО и управление вертолётной площадкой.

Только благодаря экскурсионным операциям Heli-tour в Дубае и Абу-Даби ежегодно обслуживается около 70000 пассажиров, что подчёркивает лидерство компании в региональной деловой авиации и авиации для отдыха.

Являясь стратегическим партнером правительства ОАЭ в продвижении передовых технологий авиационной мобильности (AAM), Falcon Aviation Services играет ключевую роль в разработке будущих авиационных проектов, таких как сеть вертипортов в Абу-Даби, демонстрируя свою приверженность поддержке концепции ОАЭ по созданию устойчивой и готовой к будущему авиационной экосистемы.

Компания также располагает специализированным парком вертолётов для офшорных перевозок в ОАЭ и Кувейте и является основным поставщиком

авиационных услуг для морских операций ADNOC и Кувейтской нефтяной компании КОС. Являясь одним из крупнейших в мире производителей нефти и газа, ADNOC полностью принадлежит правительству эмирата Абу-Даби и заняла 128-е место в рейтинге Global Brand Value 500 за 2024 год.

Сотрудничество между Falcon Aviation Services и AutoFlight открывает значительные рыночные возможности для полётов eVTOL в энергетическом секторе Ближнего Востока.

Первым будет поставлен грузовой самолёт V2000CG CarryAll, который будет выполнять такие задачи, как транспортировка предметов первой необходимости, своевременное пополнение запасов и доставка деталей оборудования и инструментов между объектами нефтедобычи и логистическими центрами.

Являясь первым в мире eVTOL тонного класса или крупнее, получившим все три основных сертификата лётной годности, компания AutoFlight ранее сотрудничала с CNOOC и CITIC Offshore Helicopter для выполнения первого в мире полёта на морскую нефтяную платформу с использованием V2000CG CarryAll.

Пассажирский самолёт Prosperity V2000EM в настоящее время проходит проверочные испытания и является лидером в отрасли по уровню комфорта, безопасности и дальности полёта. После получения сертификата лётной годности самолёт будет использоваться для поездок персонала нефтяной платформы на работу и между базами, повышая эффективность и безопасность полётов.



РФ могла бы перенять опыт КНР в сфере развития аэротакси

Китай, где развиты малая и беспилотная авиация за счет регулирования рынка, мог бы стать примером для России по внедрению аэротакси. Таким мнением поделился с ТАСС авиаэксперт, основатель сервиса безопасности полетов RunAvia.ru для беспилотных и легких воздушных судов Андрей Патраков.

«С прошлого года беспилотные аэротакси уже начали применять в Китае, где малая и беспилотная авиация сильно развиты за счет применения риск-ориентированного подхода в регулировании этого сегмента рынка. Этот сегмент в Китае называют «Экономикой малых высот», он имеет статус стратегического направления развития государства», - сказал собеседник агентства.

Патраков пояснил, что в России сначала нужно возродить обычное авиатакси на базе легких пилотируемых воздушных судов, как это было в СССР, что станет основой для появления беспилотного аэротакси. По мнению эксперта, это станет возможным благодаря механизму саморегулирования отрасли. «Можно снять административные барьеры, и рынок авиатакси сможет развиваться без использования субсидий от государства», - добавил он.

По словам Патракова, развитие аэротакси в России из-за административных барьеров очень дорого и экономически нецелесообразно. Основными препятствиями являются избыточные регуляторные требования к разработчикам и эксплуатантам легких воздушных судов, а также к посадочным площадкам для них, отметил авиаэксперт. «Из-за того, что нет разделения условно между «большой и малой авиацией», требования, к примеру, эксплуа-

танту, у которого всего несколько легких самолетов на пять пассажиров, такие же как к крупной авиакомпании с ее несколькими сотнями самолетов на «100 плюс» пассажиров каждый. Аналогично с посадочными площадками для легкой авиации - требования к ним как к аэропорту Шереметьево», - сказал собеседник агентства.

Он дополнил, что сертификация легкого двухместного самолета в РФ стоит больше 1 млрд рублей из-

за того, что его процедуры сертификации такие же, как и для многотонного самолета.

В октябре губернатор Самарской области Вячеслав Федорищев заявил, что в регионе начали тестировать аэротакси. По оценке главы региона, новый вид транспорта может связать крупнейшие города региона в перспективе 5-10 лет.

Источник: ТАСС



ЕВАА France требует реформы налога на полёты

Французское отделение Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА) вновь обратилось к правительству страны с призывом внести изменения в так называемый «налог солидарности», который, по мнению организации, несправедливо наказывает отрасль. В заявлении ЕВАА предупредила, что французский налог, который взимается по гораздо более высокой ставке с частных чартерных рейсов, чем с регулярных авиакомпаний, привел к «бесprecedентному падению отрасли и конкуренции».

В рамках продолжающихся обсуждений бюджета на 2026 год ЕВАА France требует от правительства как минимум снижения ставки налога до уровня, взимаемого с пассажиров бизнес- и первого классов на рейсах авиакомпаний. По данным ассоциации, ставки для частных чартерных рейсов могут быть в 30-50 раз выше.

Парижская группа также требует от правительства создания «справедливых механизмов сбора», чтобы налог взимался равномерно как с французских, так и с иностранных операторов. По данным организации, многие чартерные операторы, базирующиеся за пределами страны, не знают о налоге, а чиновники не прилагают достаточных усилий для обеспечения оплаты рейсов, прибывающих и вылетающих из французских аэропортов, что приводит к конкурентному дисбалансу в издержках.

ЕВАА France также потребовала направлять налоговые поступления на декарбонизацию авиации. Налог вступил в силу с начала 2025 г.

По данным ассоциации, в третьем квартале количество рейсов французских операторов снизилось

на 21,8%, в то время как трафик иностранных операторов, прибывающих и вылетающих из Франции, увеличился на 4%.

«На практике выгоду от этой ситуации получают иностранные конкуренты, захватывая спрос на французские авиаперевозки, не внося вклад в национальные налоги, занятость во Франции или местную отраслевую экосистему, и всё это без какой-либо выгоды для окружающей среды», — заявила ЕВАА France. Группа предупредила, что этот налог представляет собой экзистенциальную угрозу выживанию французских операторов, сокращению рабочих мест, одновременно подрывая отрасль, «в которой Франция была не только пионером, но и признанным мировым лидером».

Комментируя статью во французской финансовой газете Les Echos от 1 ноября, президент ЕВАА France Шарль Агетан заявил, что налоговые ставки на внутриевропейские рейсы варьируются от 210 до 420 евро на пассажира, а на дальнемагистральных рейсах достигают 2100 евро на пассажира.

Перспективы согласования национального бюджета на 2026 год серьёзно осложнились острыми политическими разногласиями во французском парламенте. Представители нескольких оппозиционных партий неоднократно сопротивлялись попыткам премьер-министра Себастьяна Лекорню одобрить бюджет, что поставило под угрозу надежды на налоговую реформу.



Саудовская Аравия готовит дорожную карту для бизнес-авиации

Когда в мае Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) объявило об отмене ограничений на каботажные перевозки для иностранных операторов, международное сообщество бизнес-авиации сразу же почувствовало возможность, которая открывается один раз в жизни, и что предстоит проделать огромный объем работы, чтобы вывести саудовскую авиацию общего назначения на новый уровень.

Авад Аль-Салми, заместитель генерального директора GACA по экономической политике и логистике, заявил, что выдача сертификата иностранного эксплуатанта первому бизнес-оператору,

который будет работать на внутреннем рынке Саудовской Аравии, усилит конкуренцию, будет стимулировать рост сектора и улучшит качество обслуживания.

Имтияз Манзари, генеральный менеджер GACA по авиации общего назначения, сказал, что управление работает над устранением ограничений на выполнение чартерных рейсов, но перед ним стоит огромная задача по распределению ресурсов, необходимых для координации взаимосвязанных частей головоломки.

Согласно официальным данным, в прошлом году

количество рейсов в этом секторе выросло на 24% – с 19000 в 2023 году до 23500 в 2024 году. Внутренние перевозки увеличились на 26% и составили более 9200 рейсов, в то время как международные выросли на 15% и составили 14400 рейсов. Рост наблюдался в крупных аэропортах: согласно официальной статистике, в Джидде бизнес-трафик увеличился на 30%, в Эр-Рияде – на 22%, а в Даммаме – на 7%.

В августе VistaJet стала первым иностранным чартерным перевозчиком, получившим разрешение на каботажные перевозки. Иэн Мур, коммерческий директор материнской компании Vista Global, считает этот шаг крупным прорывом. Сертификат иностранного эксплуатанта Главного управления по регулированию гражданской авиации (GACAR) по Part 129 позволит авиакомпаниям соединять ключевые города Саудовской Аравии и развивающиеся направления, одновременно интегрируясь в глобальную модель плавучего флота.

«VistaJet работает в Королевстве и за его пределами уже более 15 лет, демонстрируя стабильно высокие темпы роста – даже до достижения этого рубежа в первой половине 2025 года число наших пользователей увеличилось на 32% в годовом исчислении, что свидетельствует о стремлении к непревзойденным возможностям сообщений и сервису, которые мы предлагаем», – сказал он.

Первые признаки указывают на высокий спрос со стороны клиентов из Саудовской Аравии, которым нужна гибкость частной авиации без привязки к активам, а также международных путешественников, которые теперь могут использовать VistaJet



для перелётов между Эр-Риядом и Джиддой, на Красное море или в другие крупные проекты Vision 2030, считает Мур.

«Заглядывая вперед, мы рассматриваем эту веху как нечто большее, чем успех регулирования — это следующий этап развития частной авиации в Саудовской Аравии», - сказал он. «Это укрепляет связь, ускоряет инвестиции, поддерживает туризм и позволяет VistaJet играть определяющую роль на одном из самых динамичных рынков в мире».

Саудовские игроки настороженно восприняли это нововведение. NasJet рассматривает правительство в качестве своей основной клиентской базы для чартерных перевозок, в то время как Aviation Horizons надеется, что условия останутся прежними, поскольку компания решила развивать свой чартерный бизнес, отказавшись от управления воздушными судами из-за опасений иностранного вмешательства в этот бизнес.

«Дайте местным операторам проявить себя, конкуренция полезна», - сказал Йосеф Хафиз, вице-президент по продажам и маркетингу коммерческой авиакомпания NasJet Private Aviation. «Конкуренция поможет нам работать лучше и повышать наши стандарты до мировых».

Саудовская Аравия действительно нуждается в провозных мощностях, поскольку там базируется слишком мало самолётов, сказал он. «У нас не будет достаточного количества самолётов, если Государственный инвестиционный фонд или аналогичная организация не выступят с инициативой создания компании-лидера. Мы видели только од-

ного чемпиона в области вертолётов — вертолётную компанию, принадлежащую PIF».

Другие иностранные операторы могут присоединиться, но конкуренты VistaJet ещё не определены. «GACA устно сообщила мне, что это соглашение рассчитано всего на три года. С 1 мая 2025 года по 30 апреля 2028 года они разрешат работу иностранным операторам», - сказал Хафиз. «Затем они попросят их создать местный АОС. Они тогда станут местными операторами».

«С моей точки зрения и с точки зрения любого саудовского оператора, мы приветствуем конкуренцию — честную конкуренцию», - сказал Мохаммед Бухари, соучредитель и генеральный директор Aviation Horizons в Джидде. Он надеется, что иностранные компании будут работать на тех же условиях, что и саудовские. В дополнение к НДС в размере 15%, VistaJet, как ожидается, столкнется с необходимостью уплаты корпоративного налога в размере 20%. «Мы обсуждали с GACA, как они будут внедрять эти изменения». По его словам, развитие сектора является сложной задачей для GACA, действующей в одиночку. Развитие рынка требует сотрудничества со стороны различных министерств: транспорта, инвестиций, иностранных дел и внутренних дел, а также других организаций для поддержки текущих усилий GACA.

Бухари сказал, что создание комиссии поможет властям ускорить принятие решений. «GACA испытывает трудности с принятием всевозможных нормативных актов, касающихся занятости, управления персоналом и других областей. Чтобы их планы были эффективными, им необходимо

сотрудничество всех сторон. Необходимо создать комитет, чтобы все могли сообща работать над достижением этой цели».

Сектор авиации общего назначения Королевства вступает в решающую фазу. В мае 2024 года на конференции «Будущее авиации» GACA представило свою дорожную карту в области авиации общего назначения, направленную на развитие сектора и его вклад в ВВП. Цель — десятикратный рост, достигающий к 2030 году \$2 млрд, при одновременном создании 35000 рабочих мест.

Но очевидно, что приоритетом президента GACA Абдулазиза аль-Дуайледжа является сосредоточение внимания на регулярных воздушных перевозках, в то время как авиация общего назначения борется за свои позиции. В январе он был переизбран на второй срок, что редко случалось в последние десятилетия. Его предшественник, Абдулхадид Альмансури, проработал на этом посту менее двух лет.

Выступая на Всемирном экономическом форуме в Давосе в январе, Мохаммед Аль-Хурайси, ещё один заместитель генерального директора GACA, сказал, что дорожная карта открывает инвесторам, операторам, производителям и поставщикам услуг перспективы инвестирования в частную авиацию на сумму \$2 млрд.

Пока мало информации о планах создания инфраструктуры, включающей шесть новых аэропортов авиации общего назначения и девять новых частных терминалов (FBO), хотя два небольших аэропорта в настоящее время официально отнесены

к объектам, предназначенным только для авиации общего назначения.

GACA назначило аэропорт Малхам (OESL), который с 2022 года принимает Всемирную выставку военной техники, проводимую раз в два года, одним из шести аэропортов авиации общего назначения, предназначенных для обслуживания частных рейсов в Эр-Рияд. Расположенный в 70 км к северу от столицы, он будет достаточно близко, чтобы бросить вызов вероятному доминированию международного аэропорта имени короля Салмана, который должен полностью заработать в 2030 году.

В дорожной карте указаны другие аэропорты, предназначенные только для авиации общего назначения, в Джидде (OEJN), аэропорту Неом-Бей (OENN). Мекка и Амала (без кодов ИКАО). Аэропорт Джубайль (OEJB), ранее называвшийся военно-морским аэропортом Джубайль, также был официально выбран GACA в качестве аэропортов авиации общего назначения.

В своё время также должны начать функционировать девять международных финансовых организаций, но на сегодняшний день обязательство Jetex по созданию центра в Международном аэропорту Красного моря (OERS) является единственной новой сделкой, о которой стало известно. Jetex ожидает, что центр в Красном море откроется позднее в этом году.

Адель Мардини, основатель и генеральный директор, сказал, что Jetex надеется сделать дальнейшие заявления о своем бизнесе в Саудовской Аравии до конца года. Действующие авиакомпании

Jet Aviation и Saudia Private Aviation, как ожидается, продолжат доминировать на рынке, но многие считают, что настало время для усиления конкуренции на местах.

«Международная реакция на призыв GACA инвестировать в инфраструктуру бизнес-авиации Саудовской Аравии была сдержанно оптимистичной», - сказал Абдулла Альджавини, управляющий директор базирующейся в Эр-Рияде компании Dawli Aerospace.

«Это было отмечено растущим интересом, но столкнулось с трудностями регулирования и операционной деятельности, которые включали, например, доступ к рынку», - сказал он. «Тем не менее, инвесторы по-прежнему находятся на стадии исследования, проводят технико-экономические обоснования, формируют местные партнёрства и ожидают более чёткой нормативно-правовой базы, прежде чем вкладывать капитал». Он добавил, что сектор деловой авиации Саудовской Аравии больше не является «закрытой жемчужиной». Сектор открывается для всего мира, а условия сотрудничества продолжают улучшаться. Стратегическая цель Саудовской Аравии – привлечь диверсифицированную базу местных и иностранных инвесторов.

Участники отрасли отмечают, что рынок восстанавливается после предыдущих трудностей, чему способствует рост активности частного сектора. Мохаммед Хусари, основатель и исполнительный президент UAS International Trip Support, заявил, что спрос на авиацию общего назначения и доверие к ней растут. «Операционные процессы значи-

тельно улучшились, особенно в том, что касается разрешений, слотов и координации. Государственные органы работают более эффективно, сроки выполнения заявок сократились, а операторы стали более последовательными и надёжными. Ключевые центры, такие как Эр-Рияд, Джидда и Неом, получают серьёзные инвестиции в инфраструктуру, и мы видим, что компании вкладывают больше средств в ТОиР, FBO и VIP-услуги», - сказал он.

«Я с большим оптимизмом смотрю на 2026 год и согласен с прогнозируемым двузначным ростом рынка. Мы увидим более активное участие международных операторов, рост спроса в региональных аэропортах, а также инвестиции в местные услуги. Надеемся, что дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы создаст ещё более привлекательную операционную среду».



«Цифровое небо» в тестовом режиме запускают над четырьмя регионами России

Платформа «Цифровое небо» запущена над Самарской, Оренбургской, Сахалинской и Еврейской автономной областями, где реализуется экспериментальный правовой режим по использованию БПЛА в сельском хозяйстве. Это следует из постановления правительства РФ, с которым ознакомился ТАСС и которое вступает в силу 4 ноября.

Платформа предназначена в том числе для автоматизации процессов и взаимодействия участников экспериментального режима. В опытном районе - территории, где проходит эксперимент, - будут осуществляться цифровые полеты. Именно они будут контролироваться при помощи «Цифрового неба» - ресурс поможет обеспечить комплексное и безопасное применение беспилотных систем.

Платформа внедряется с целью сбора и отображения данных наблюдения за воздушным пространством опытного района и прилегающих территорий, получения оперативной информации о техническом состоянии беспилотной авиасистемы.

Отмечается, что особое внимание будет уделено безопасности «всех участников (в том числе не являющихся субъектами экспериментального правового режима) воздушного движения «бесшовное цифровое небо» - единой интеллектуальной цифровой среды взаимодействия, (...) обеспечивающей автоматизированное и безопасное взаимодействие пилотируемых воздушных судов и беспилотных воздушных судов в едином воздушном пространстве Российской Федерации и в рамках единого правового поля».

Обширная интеграция

«Цифровое небо» интегрирует уже существующие сервисы, которые способны выявлять нарушения условий полетов дронов - «Небосвод» и «Ранавиа». «Небосвод» обеспечивает бесконфликтное воздушное движение и информационную безопасность полетов, а также предотвращает возможные столкновения в небе. «Ранавиа» же, в свою очередь, позволяет сопровождать коммерческую эксплуатацию беспилотных авиационных систем и включает в себя модули аналитики для анализа надежности бортовых компонентов и авиационных инцидентов для отчетности перед авиационными властями в рамках системы управления безопасностью полетов.

Платформа включит в себя и другие сервисы, которые предложат организации, принявшие участие в эксперименте по внедрению беспилотников в сельское хозяйство на территории четырех регионов.

«Цифровое небо» позволит обеспечить «интеграцию беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации».

Экспериментальный правовой режим был впервые введен в 2023 году в Самарской области - с начала года с помощью дронов обработали 170 тыс. га сельхозугодий, что в 8,5 раза больше, чем за весь прошлый год.

Источник: ТАСС



Gogo приступает к лётным испытаниям системы связи следующего поколения «воздух-земля»

Gogo приступила к лётным испытаниям своей сети 5G следующего поколения «воздух-земля» для клиентов из Северной Америки. Оптимизируя тестовую платформу Pilatus PC-24, команда тестировщиков в ходе кампании проводит полёты поочередно, чтобы в полной мере протестировать потенциал неограниченного широкополосного доступа Gogo 5G ATG.

Инженеры и разработчики программного обеспечения Gogo рассчитывают завершить комплексную программу испытаний и валидации за 40-50 лётных часов в течение нескольких недель. В рамках кампании используются хорошо зарекомендовавшие себя методы тестирования, начиная с простых процедур и заканчивая тестами по полной загрузке, в ходе которых одновременно на нескольких устройствах запускаются несколько приложений, включая видеозвонки, потоковое видео и просмотр интернет-страниц.

В ходе лётных испытаний были задействованы вышки Gogo в восточном Колорадо и Небраске, а затем они были подключены к вышкам в Брумфилде, Чикаго, Нью-Йорке, Майами и других районах между ними. На земле инженеры Gogo будут следить за каждым полётом, собирая данные со всей сети 5G и аппаратных платформ самолёта. Ожидается, что лётные испытания подтвердят данные, собранные в ходе многомесячных наземных испытаний, и многочисленные модели эксплуатационных характеристик.

Программа тестирования уже подтвердила функциональность чипа 5G на местах после поставки в мае нового набора микросхем 5G компании

Airspan, поставщику решений для развертывания сетей и партнеру Gogo по 5G.

«Запуск продукта в эфир впервые является крупным достижением для Gogo и представляет собой значительный прогресс в предоставлении нашим клиентам широкополосной связи нового поколения ATG. После ввода в эксплуатацию услуга Gogo 5G обеспечит невиданную ранее связь ATG со скоростью до 80 Мбит/с для деловых самолётов всех размеров, позволяя им беспрепятственно выходить в сеть, осуществлять потоковую передачу видеозвонков и удовлетворять потребности наших клиентов в данных сейчас и в будущем», - комментируют в компании.



Как только завершатся лётные испытания, Gogo установит программное обеспечение 5G AVANCE и подаст заявку в FAA на получение окончательного разрешения на внесение незначительных изменений в продукты Gogo AVANCE LX5 и Gogo X3, которые уже были одобрены для использования с более ранним чипом 4G.

После получения одобрения Gogo рассчитывает полностью активировать сервис до конца 2025 года, что приведет к активации клиентов и получению дохода в первом квартале 2026 года. Около 400 самолётов уже предварительно подготовлены к использованию новой услуги 5G.

Boeing продает подразделение цифровых авиационных решений компании Thoma Bravo

Инвестиционная компания Thoma Bravo, специализирующаяся на программном обеспечении, на этой неделе завершила сделку по приобретению части бизнеса Boeing Digital Aviation Solutions за \$10,55 млрд наличными. В сделку вошли Jeppesen, ForeFlight, AerData и OzRunways.

Thoma Bravo назвал компанию Jeppesen ForeFlight, которую сейчас возглавляет бывший вице-президент Boeing по цифровым авиационным решениям Брэд Сурак. Jeppesen Foreflight обслуживает все сегменты авиации, включая коммерческую, деловую, военную и авиацию общего назначения.

Компания ForeFlight была основана в 2007 году и использовала преимущества новейших на тот момент устройств для отображения аэронавигационных карт на устройствах Apple iPod Touch и iPhone. С появлением iPad в 2010 году ForeFlight быстро стал популярным программным обеспечением для электронных бортовых карт (EFB) и получил широкое применение в бизнес-авиации, авиации общего назначения, авиакомпаниях и военных воздушных судах. Компания Jeppesen разработала собственное программное обеспечение EFB, которое также завоевало большую популярность, но не обладало такой функциональностью, как приложение ForeFlight.

Компания Boeing приобрела ForeFlight в марте 2019 года, а Jeppesen Sanderson — в 2000 году. Однако эти две компании работали практически раздельно, и их ключевые продукты никогда не были объединены. Однако данные Jeppesen являются важной частью многих продуктов ForeFlight. Не-

задолго до закрытия сделки с Thoma Bravo компания Jeppesen объявила, что к 31 октября 2026 года прекратит предлагать бумажные карты, что ознаменовало конец эпохи, начавшейся в 1934 году, когда Элри Джеппесен основал свою компанию и продавал копии своей «маленькой чёрной книжечки» с нарисованными от руки схемами захода на посадку по ППП для аэропортов, которые он часто посещал.

По словам Сурака: «Опираясь на 90-летний опыт работы с данными Jeppesen и неустанному духу исследований ForeFlight, это сочетание создаёт самую унифицированную и интуитивно понятную платформу в авиации. Возвращаясь к независимости вместе с лидером в области прямых инвестиций в программное обеспечение, мы получаем воз-

можность двигаться быстрее, мыслить масштабнее и внедрять инновации».

Искусственный интеллект станет важным фактором в будущих разработках, пояснил он. «ИИ — это путеводная звезда в нашей многолетней дорожной карте комплексных решений, поскольку мы стремимся развивать наше проверенное наследие и двигаться к новым горизонтам. У нас есть непревзойденная история первопроходцев — от создания авиационных карт до преобразования аэронавигационных данных в оцифрованные системы поддержки пилотов — и мы лишь поверхностно изучили возможности этого. Jeppesen ForeFlight внедряет ИИ в авиацию, от кабины экипажа до центра управления полётами, повышая эксплуатационную эффективность и безопасность».



Vista America представила собственный авиасимулятор

Компания Vista America достигла важной вехи в области безопасности полётов деловой авиации, представив в своей штаб-квартире в Колумбусе, штат Огайо, современный полнопилотажный тренажёр Challenger 350 и получив все три самые высокие в отрасли аккредитации в области безопасности полётов: Wyvern Wingman Pro, ARGUS Platinum Elite и IS-BAO Stage 3. Эти достижения – результат многолетних целенаправленных инвестиций в людей, технологии и технологические процессы, которые укрепляют позиции Vista America как одного из самых безопасных и передовых операторов в мире.

Новый тренажер компании обеспечивает полноценное обучение пилотов на месте, предоставляя Vista America полный контроль над качеством учебной программы, стандартами успеваемости и эффективностью планирования. Работая до 16 часов в сутки семь дней в неделю, тренажёр поддерживает все этапы подготовки пилота — от начальной и периодической подготовки до продвинутых программ, таких как линейно-ориентированная лётная подготовка (LOFT). Vista America также вскоре начнёт проводить внутренние курсы по оценке типов самолётов и пилотированию на воздушном транспорте, что обеспечит новый уровень гибкости и последовательности в своей учебной экосистеме.

Помимо технологий, достижения Vista America отражают глубоко укоренившуюся культуру безопасности. Одновременное получение сертификатов Wyvern Wingman Pro, ARGUS Platinum Elite и IS-BAO Stage 3 делает компанию элитным американским оператором, признанным за высокое ка-

чество работы, соответствие требованиям и лидерство в области управления рисками.

Каждая сертификация подтверждает активное внедрение компанией системы управления безопасностью полётов FAA Part 5, которая была внедрена на несколько лет раньше федеральных требований 2027 года, и подчеркивает стремление Vista America установить новый стандарт надёжности и доверия к частной авиации.

Глобальный операционный партнер Vista America,

компания VistaJet Limited, недавно стала первой компанией бизнес-авиации в Европе, получившей официальное одобрение EBT, что установило новый стандарт для отрасли. Опираясь на этот фундамент, Vista America в настоящее время внедряет в США принципы EBT, а также добивается одобрения программы подготовки специальных экзаменаторов для лётного состава. Это позволит компании самостоятельно проводить сертификацию пилотов авиаперевозок и присвоения категории типа, что значительно повысит стандартизацию и качество обучения.



Осторожный оптимизм задаёт тон на конференции CJI Miami 2025

В среду на открытии конференции CJI Miami 2025 обсуждалось развитие деловой авиации после нескольких лет высокого спроса и инвестиционной активности, особенно после изменений, вызванных COVID-19. Спикеры и участники дискуссии выразили осторожный оптимизм относительно текущего состояния рынка и факторов, которые могут повлиять на его будущий рост.

Шон Вик из AE Industrial Partners обрисовал картину рынка, который остаётся активным, но более стабильным, чем в последние годы: производители, операторы и поставщики услуг адаптируются к нормализованным уровням загрузки деловых самолётов и стабильному объёму заказов. Вик отметил, что программы долевого владения и чартерные программы продолжают поддерживать использование воздушных судов и расширяют доступ к частным перелётам для тех, кто ищет альтернативу полному владению.

Он сказал, что предыдущие «спады, экономические подъёмы, быстрый рост» стали испытанием для отрасли, но эпоха COVID-19 оказалась уникальной. «Я гораздо больше склонен полагать, что это скорее ускорило принятие этих преимуществ», - отметил он, объяснив, что путешественники уже оценили преимущества деловой авиации в плане производительности, конфиденциальности и эффективности, а пандемия лишь ускорила этот переход.

Шон Вик добавил, что лишь малая часть тех, кто может позволить себе летать бизнес-авиацией, ре-

гулярно пользуется этой услугой, но рост зависит от соответствия потребности клиентов в доступе к этим активам правильной модели владения или чартера.

Дон Спит из VanGas Aviation Analytics отметил, что проблемы со затратами, возникающие при использовании моделей долевого владения, могут потребовать инноваций. «Единственное, что я могу вам сказать, - это то, что модель получения доходов в прошлом, возможно, не будет той моделью получения доходов, которую вы видите для долевого владения в будущем», - сказал он, отметив, что производители проявили находчивость в решении аналогичных задач. «Предложений стало больше. Предложения различаются из-за трудностей, с которыми они сталкивались с течением времени».

Несмотря на экономическое давление, с которым сталкиваются модели долевого владения, «многие люди явно хотят летать частными самолётами», - отметил Джордж Фергюсон из Bloomberg Intelligence. «Они не могут позволить себе целый самолёт и не хотят пользоваться чартерами. Им нужна большая доступность... Спрос есть. Он никуда не денется».

Джеймс Пейлен из Jefferies Aviation & Aerospace Investment Banking & Capital Markets внимательно изучил потоки капитала и структуры финансирования, отметив, что активность инвесторов остаётся высокой, что отражает уверенность в долгосрочных фундаментальных показателях деловой авиации. Он отметил, что инвесторы всё больше

внимания уделяют стабильному получению доходов и операционным данным при оценке возможностей, что свидетельствует о более аналитическом подходе к распределению капитала. Пейлен проследил, как крупные институциональные инвесторы постепенно переходят в частную авиацию. Он сравнил эту тенденцию с «массовым притоком институционального капитала с высоким капиталом в коммерческую авиацию» в конце 1990-х - начале 2000-х годов, отметив, что аналогичная волна наблюдалась в деловой авиации за последние пять лет.

Джеймс Пейлен описал более широкий круг участников - суверенные фонды, публичные инвесторы, фонды прямых инвестиций и гибридные фонды, - которые ориентируются на операторов, управляющие компании, MRO и FBO. По его словам, привлекательность во многом обусловлена масштабом, предсказуемым денежным потоком и очевидным потенциалом выхода, поскольку предыдущие инвестиции в частный капитал приближаются к сроку погашения.

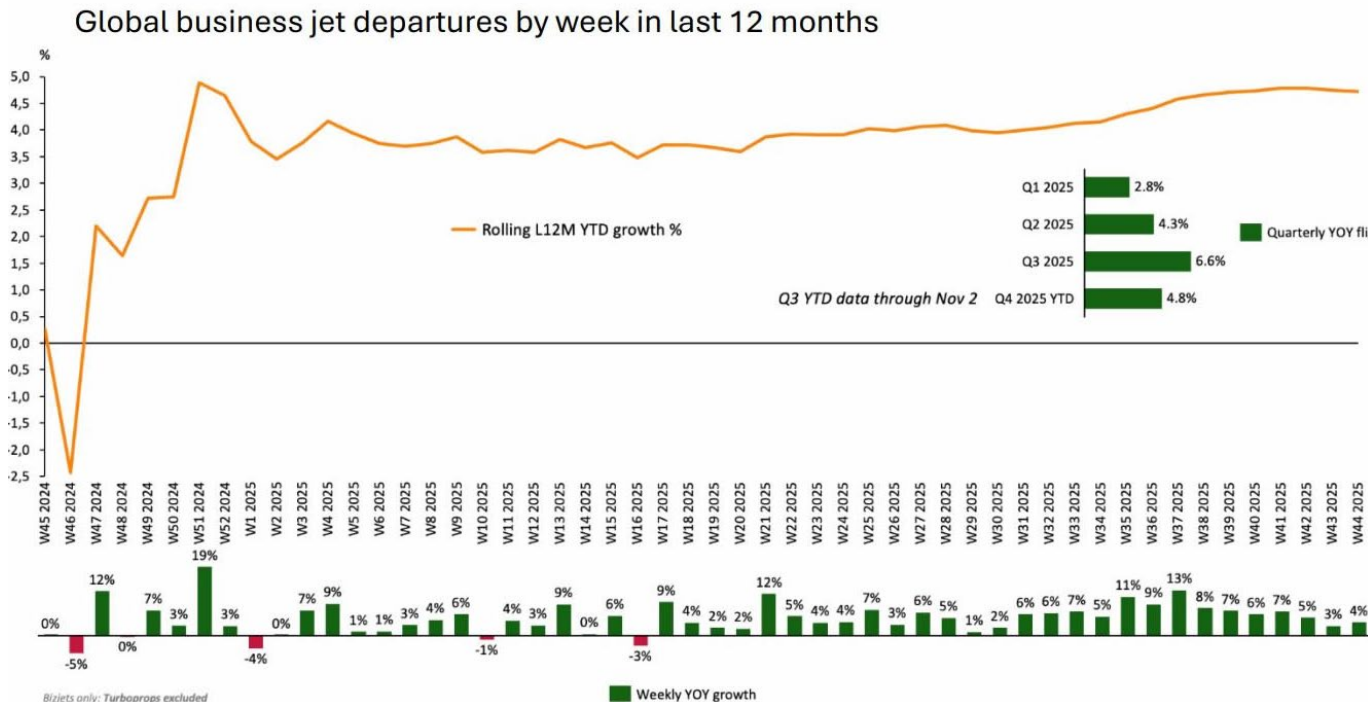
Пейлен добавил, что приток капитала ускорился после пандемии COVID-19 благодаря слияниям, объединениям компаний и тому, что инвесторы в инфраструктурный сектор «начинают обращать внимание на то, что мы называем активами типа core или core plus». К ним относятся сети FBO, которые сочетают в себе стабильность и потенциал роста.

Октябрь устанавливает рекорды, хотя темп замедляется

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 44-й неделе (27 октября - 2 ноября) глобальная активность бизнес-джетов достигла 73356 рейсов, что на 4% больше, чем на 44-й неделе 2024 года. За последние четыре недели (41-44 недели) общий трафик бизнес-джетов во всём мире превысил 312000 рейсов, что на 5% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Эта четырёхнедельная тенденция в +5% соответствует общемировому тренду с начала года +5%. Тем не менее, в последние несколько недель наблюдается небольшое снижение темпов роста.

В октябре во всём мире было выполнено более 348000 вылетов бизнес-джетов, что сделало этот месяц самым загруженным в 2025 году и самым загруженным октябрём за всю историю наблюдений. Это на 5% больше, чем в октябре 2024 года, на 8% больше, чем в октябре 2022 года, и на целых 36% больше, чем в октябре 2019 года.

На США приходилось 70% от общемировой активности в октябре, в то время как на пять крупнейших



Количество вылетов бизнес-джетов во всём мире по неделям за последние 12 месяцев

центров деловой авиации – Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Чикаго, Даллас и Хьюстон – пришлось 17% рейсов в США. Лёгкие и суперсредние самолёты стали предпочтительными сегментами воздушных судов, особенно среди ведущих операторов, включая NetJets, Flexjet, Wheels Up и flyExclusive.

Анализ показателей по регионам

Северная Америка: Техас лидирует среди ключевых штатов по темпам роста в 9%

Североамериканский рынок отстал от общемировой тенденции роста, продемонстрировав рост активности на 44-й неделе на 3% в годовом исчислении по сравнению с общемировой тенденцией +4%. Основной драйвер роста в регионе, США, показал немного худшие результаты, рост составил 2%.

Среди ключевых штатов темпы роста варьировались: лидером стал Техас (9%), за ним следует Калифорния с 5%-ным ростом, а во Флориде зафиксирован умеренный рост в 1%. В настоящее время четырёхнедельный тренд Северной Америки опережает аналогичный показатель в том же периоде 2024 года на 4%. Среди ключевых штатов лидирует Техас с четырёхнедельным ростом на 6%, за ним следует Флорида – на 5%, а в Калифорнии наблюдается вялый рост на 2%.

Европа: Германия взлетела на 20% благодаря NetJets Europe

Европейский рынок вторую неделю подряд превзошёл североамериканский, показав на 44-й неделе 2025 года рост на 8% в годовом исчислении. Германия лидирова-

ла по темпам роста (20%), Швейцария немного отставала (14%). Италия и Великобритания продемонстрировали умеренное увеличение (6% и 5% соответственно), а Франция показала наименьший рост (3%). NetJets Europe обеспечила этот исключительный рост для Германии и Италии, совершив более 200 рейсов в обоих странах, что на 20% больше, чем в прошлом году. За последние четыре недели общее количество рейсов в Европе превысило 41000, что отражает рост на 4%.

Остальной мир: Африка и Южная Америка демонстрируют рост на 16%

Развивающиеся рынки остального мира продолжают опережать Северную Америку и Европу: на 44-й неделе наблюдался совокупный рост на 10%. Африка и Южная Америка лидировали по росту с показателем +16%. На Ближнем Востоке рост составил 6%, в то время как в Азии наблюдалось скромное увеличение на 4%. Рост в Африке был обеспечен ЮАР, Марокко, Египтом и Нигерией, на которые на прошлой неделе в совокупности пришлось 71% рейсов региона. В Латинской Америке основными драйверами были Бразилия и Мексика, на долю которых пришлось 72% активности региона.

Анализ текущих событий

Деловая авиация оказывает помощь Ямайке в связи с ураганом

Ураган Мелисса обрушился на Ямайку 28 октября. Этот ураган был пятой категории, и скорость ветра достигала 185 миль в час. Это был самый сильный ураган, обрушившийся на остров с начала ведения

наблюдений в 1851 году. Разрушения привели к закрытию всех аэропортов Ямайки, за исключением международного аэропорта Нормана Мэнли в Кингстоне, который продолжил работу для оказания экстренной помощи.

По состоянию на 2 ноября аэропорт принял 26 рейсов помощи, организованных компанией Helidosa Aviation Group, доминиканским оператором, специализирующимся на самолётах для жизнеобеспечения с высококвалифицированным персоналом. Пока Ямайка ожидает масштабной государственной помощи, деловая авиация продолжает оставаться жизненно важным средством спасения для

пострадавших от стихийного бедствия, демонстрируя важнейшую роль сектора в гуманитарной помощи, выходящую за рамки традиционных коммерческих операций.

Ник Косцински, аналитик WINGX, комментирует: «Октябрь побил рекорды с трафиком более 348000 рейсов. Это самый загруженный месяц за 20 лет нашей истории. Рост замедлился в США, но ускорился в Европе и резко возрос на рынках стран остального мира. Ураган Мелисса также подчеркнул необходимость активной роли деловой авиации в оказании гуманитарной и экстренной помощи».



Global Jet Capital: рынок транзакций устойчив

В своём прогнозе рынка бизнес-джетов на период с 2025 по 2029 годы компания Global Jet Capital суммирует результаты собственной модели прогнозирования и показывает будущую активность на рынке сделок как с новыми бизнес-джетами, так и с поддержанными в различных регионах.

Рынок сделок с бизнес-джетами в 2024 году вырос благодаря прогрессу производителей в решении проблем, связанных с цепочками поставок и трудовыми ограничениями (хотя предстоит ещё многое сделать), а вторичный рынок восстановился после периода ребалансировки. В ожидании устойчивого экономического роста, постепенного улучшения цепочек поставок и нормализации рынка поддержанных самолётов компания прогнозирует рост числа транзакций в течение следующих пяти лет.

Вот некоторые выводы:

- Прогнозируется, что общий объем транзакций новых и поддержанных бизнес-джетов в единицах в 2025 году вырастет на 8,3%, а в денежном выражении должен увеличиться на 6%.
- После нескольких лет активного поступления заказов при ограниченных поставках из-за проблем в цепочке поставок и рабочей силе, объёмы невыполненных заказов у основных производителей бизнес-джетов значительно выше, чем пять лет назад. В результате в 2025 году объём новых поставок должен увеличиться на 4,4% и расти в среднем на 2,7% в год в течение следующих пяти лет. Ожидается, что объёмы поставок будут стабильно расти в течение всего прогнозируемого периода.
- Ожидается, что в 2025 году продолжит свой рост и объём транзакций с поддержанными са-

молётами. Годовой объём сделок должен увеличиться на 9,5%, а денежном выражении – на 6,2%. Прогнозируется, что среднегодовой рост в течение следующих пяти лет сохранится на уровне 4,2%. Объем продаж в долларовом выражении должен расти в среднем на 3,4% в год в течение этого периода.

Global Jet Capital прогнозирует, что Северная Америка сохранит свои позиции крупнейшего рынка как новых, так и поддержанных бизнес-джетов в те-

чение прогнозируемого периода, занимая 73,8% от общего объёма рынка. Европа по-прежнему будет важным рынком, в то время как высокий уровень сделок с поддержанными самолётами в Латинской Америке, как ожидается, сделает её в течение прогнозируемого периода вторым по величине региональным рынком.

Более подробную информацию об этих и других показателях можно найти в [полной версии](#) документа.



Европа продвигается к устойчивому развитию с помощью законов

В то время как мировая авиационная отрасль стремится ускорить принятие стратегий декарбонизации, Европа продолжает использовать свой опыт и стремление к устойчивому развитию.

Эти меры сочетают общеконтинентальные нормативные требования, такие как требования Европейского Союза к устойчивому авиационному топливу (SAF), с региональными возможностями нефтепереработки, направленными на укрепление цепочки поставок SAF. Однако для стимулирования своевременного строительства новых предприятий по производству топлива необходима дополнительная законодательная ясность, поскольку дополнительные штрафные налоги также снижают конкурентоспособность Европы.

«Производители воздушных судов деловой авиации и отрасль в целом по-прежнему полностью привержены нашей цели устойчивого развития – достижению нулевых выбросов углерода к 2050 году», - заявил Кайл Мартин, вице-президент по европейским делам Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA). Эта приверженность сохраняется, несмотря на смену администрации США, которая может отдать предпочтение другим приоритетам.

В то же время Кайл Мартин не заметил никаких изменений в мотивации Европы к достижению своих целей в области устойчивого развития, даже несмотря на их расширение. «Ещё до этого новый состав Европейской комиссии, пришедший к вла-

сти в конце 2024 года, начал с весьма заметного смещения акцента с повестки дня, ориентированной исключительно на устойчивое развитие, на конкурентоспособность и инновации», - пояснил он. «Мы приветствуем это изменение курса, поскольку мы можем быть одновременно устойчивыми и конкурентоспособными».

Однако открытое письмо Международного совета аэропортов (ACI) Европы президенту Европейской комиссии Урсуле фон дер Ляйен, написанное в феврале 2025 года, носило предостерегающий характер. Написанное от имени отраслевого альянса «Destination 2050», письмо предупреждало о необходимости «дальнейшей государственной поддержки ЕС» для достижения цели 2050 года и призывало к разработке промышленной политики SAF, вспомогательному финансированию и упрощению нормативно-правовой базы.

Нормативно-правовая база

Примечательно, что в 2025 году в Европе вступил в силу авиационный регламент ReFuelEU (впервые разработанный в 2021 году и официально принятый в 2023 году). С 1 января этот мандат о минимальном запасе топлива обязывает воздушные суда, вылетающие из аэропортов ЕС, использовать не менее 2% смеси SAF от всего объёма заправляемого топлива в год. Этот процент увеличится до 6% к 2030 году и до 70% к 2050 году, при этом не менее 90% от общего объёма топлива должно заправляться воздушными судами в странах ЕС.

Директор по устойчивому развитию ACI Europe Александр де Жуйбер считает, что эти мандаты



«обеспечивают необходимую правовую определенность, однако отсутствуют финансовые стимулы и гибкие механизмы для масштабирования производства по конкурентоспособным ценам».

В связи с тем, что Европейский парламент должен опубликовать План инвестиций в устойчивый транспорт в третьем квартале 2025 года, ЕС должен дополнить цели этого плана более активной политической поддержкой, заявил де Жуйбер. Такие меры должны включать инструменты распределения рисков, финансирование инноваций, механизмы обеспечения доходов, гибкие системы поставок и подачи претензий, а также финансирование, адаптированное к потребностям SAF. Он подчеркнул, что помимо немедленной финансовой поддержки, «Европа должна принять чёткую промышленную политику SAF».

Однако, по мнению Мартина из GAMA, дальнейший всеобъемлющий пересмотр нормативно-правовой базы также жизненно важен для содействия европейским усилиям по декарбонизации. «Некоторые политические меры фактически затрудняют достижение отраслью своих целей в области устойчивого развития», - отметил он, сославшись на резкое повышение так называемого «налога солидарности» во Франции, введённого в марте 2025 года. Эта агрессивная и карательная политика, продолжил он, «значительно увеличила расходы на рейсы коммерческой деловой авиации, вылетающие из французских аэропортов, при этом не предусматривая никаких скидок или стимулов для использования SAF».

Такой штрафной подход противоречит данным EASA, согласно которым в ЕС «каждые 10% прироста воздушного сообщения дают 0,5% ВВП на душу населения и 1,6% занятости».

Великобритания также ужесточила налогово-бюджетную политику в отношении частной авиации, введя в 2025 году сбор с авиапассажиров. При этом ни одна из предполагаемых сумм дохода в размере 520 млн фунтов стерлингов (\$700 млн) в первый год не будет направлена на стимулирование устойчивого развития.

Производство SAF

Благодаря мандату ReFuelEU Aviation производство био-SAF в Европе увеличилось практически с нуля до примерно 1,2 миллиона тонн в 2024 году, что, по словам де Жуйбера, посылает «позитивный и необходимый сигнал рынку». Однако, несмотря на прогресс, растущая европейская индустрия SAF по-прежнему сталкивается со спросом, значительно превышающим предложение.

Эта проблема ни в коем случае не является уникальной для Европы. Однако, хотя Закон США о снижении инфляции предусматривал некоторые налоговые льготы для расширения производства SAF, европейские подходы отличаются. «В отличие от этого, нынешний подход Европы опирается преимущественно на такие требования, как ReFuelEU Aviation, и ограниченные квоты ETS [Схема торговли выбросами], которые обеспечивают регуляторную определённость, но не решают проблемы вы-

соких первоначальных инвестиционных рисков и затрат, с которыми сталкиваются производители SAF», - сказал Мартин из GAMA.

Де Жуйбер согласился, полагая, что, хотя европейская политика и мандаты «обеспечивают позитивный импульс, необходимы более скоординированная финансовая поддержка и национальная поддержка для обеспечения доступа к надёжным и доступным SAF по всему континенту». Важно отметить, что, хотя «мандаты задают направление, только сочетание нормативных и надёжных финансовых стимулов может мобилизовать частный капитал для быстрого и экономически эффективного масштабирования производства SAF», - заключил он.

Хотя в начале этого года ACI Europe признала, что ЕС сталкивается с недостатками в отношении производства SAF, включая «стоимость электроэнергии [и] природного газа», он также обладает «значительной инфраструктурой переработки и соответствующей рабочей силой».

Из 11 одобренных технологических процессов (установленных международной организацией ASTM, устанавливающей отраслевые стандарты), в настоящее время преобладает процесс производства гидроочищенных эфиров и жирных кислот (HEFA). Хотя существующие нефтеперерабатывающие заводы могут быть легко адаптированы к этому процессу, необходимое для HEFA сырьё (включая отработанное кулинарное масло, растительное масло или животные жиры) сталкивается со значительными проблемами масштабируемости.

Отработанное кулинарное масло является наиболее распространённым сырьем в Европе: около 80% его импорта в Европу приходится на Китай, Индонезию и Малайзию. Таким образом, геополитическая неопределённость в сочетании с опасениями по поводу устойчивости цепочек поставок могут негативно сказаться на устойчивости европейского авиационного сектора.

Топливо нового поколения

Так называемые SAF-технологии «следующего поколения» направлены на смягчение этих опасений, и Европа уже изучает разработку альтернативных синтетических жидких углеводородов. Они также известны как «электроэнергия-в-жидкость» (PtL) или электронное топливо. Углеродное сырьё (в том числе, получаемое путём прямого улавливания воздуха) синтезируется с использованием «зелёного» водорода, а полученный продукт также можно смешивать с обычным керосином.

Учитывая потенциал PtL, подмандат ReFuelEU для этих видов топлива будет начат с 0,7% в 2030 году и увеличится до 35% к 2050 году. Великобритания является заметным исключением из тенденции доминирования HEFA в заявленных мощностях на 2030 год, «в основном благодаря ограничению HEFA в рамках мандата SAF в Великобритании, который устанавливает ограничение на 71% HEFA в SAF к 2030 году и 35% к 2040 году», отмечается в недавнем отчете ACI Europe. Де Жуйбер охарактеризовал курс Великобритании как «сбалансированную политику» и подход, который «снижает риски, связанные с дефицитом сырья и геополитической зависимостью».

Хотя де Жуйбер признал, что «Европа получает выгоду от надёжного портфеля из более чем 40 крупных проектов e-SAF, представляющих более половины мировых мощностей, ни один из них еще не достиг решающего окончательного инвестиционного решения». Высокие первоначальные затраты, а также относительная новизна технологий производства экологически чистого водорода и методов прямого улавливания воздуха влияют на скорость, с которой европейские заводы PtL могут выйти за рамки пилотной стадии.

«Такие проблемы, как высокие инвестиционные риски... и сильная конкуренция со стороны рынков с более эффективными стимулами, мешают масштабированию, особенно для технологий SAF следующего поколения, которым сложно принять окончательные инвестиционные решения», - продолжил он.

По оценкам EASA, из почти 70 объектов ЕС и Европейской ассоциации свободной торговли (EACT), которые, по прогнозам, будут введены в эксплуатацию к 2030 году, скорее всего, будут функционировать только пять. Ещё восемь рассматриваются как «реалистичные», а остальные — как «оптимистичные».

Несмотря на то, что британская стратегия Jet Zero (опубликованная в 2022 году) обещает «строительство не менее пяти заводов [SAF] к 2025 году», строительство только одного проекта уже началось. Компания SkyNRG, поставщик SAF со штаб-квартирой в Нидерландах, обозначила аналогичную ситуацию в своём прогнозе рынка на 2025 год.

Ожидается, что к 2030 году обязательный спрос на SAF в Европе достигнет примерно 4 млн тонн, но только 30% заводов, необходимых для достижения годового объёма производства около 3,8 млн тонн, находятся в эксплуатации или в стадии строительства.

Независимо от способа производства, доступность SAF в европейских FBO неуклонно растёт. Компания 4AIR заявила, что по состоянию на май 2025 года SAF доступен в 114 точках по всему миру, 43 из которых находятся в Европе. Компания Signature Aviation, оператор крупнейшей в мире сети частных авиационных терминалов, также утверждает, что она «стала первой в мире FBO, предлагающей постоянные поставки SAF, и активно расширяет доступность».

В связи с прогнозируемым ростом спроса в 2024 году Европейская ассоциация деловой авиации выделила три крупнейших европейских аэропорта FBO, где спрос на SAF (аэропорт Париж-Ле-Бурже, Лондон-Лутон и Лондон-Фарнборо) является наибольшим. В марте 2025 года новое соглашение с поставщиком позволило Фарнборо получить, по словам аэропорта, «потенциал стать единственным аэропортом в мире, предлагающим топливо с 20%-ной долей [SAF] во всем объеме поставок к 2028 году».

Что дальше?

Учитывая, что SAF является неотъемлемой частью стратегии декарбонизации, GAMA продолжает выступать за дополнительные европейские

инициативы для поддержки своего наращивания, включая признание распределения SAF в системе бронирования и учёта (book-and-claim). (В рамках этой структуры экологические характеристики SAF могут быть заявлены компанией, не получающей физический продукт.) Примечательно, что мандат ReFuelEU был инициирован без признания системы бронирования и учёта. Более того, Система торговли выбросами ЕС (EU ETS) для ценообразования на углерод также не принимает эту разграниченную схему для кредитов SAF.

Тем не менее, GAMA признала «заметный сдвиг в отношении ЕС к признанию системы бронирования и учёта для SAF за последние шесть месяцев», чему способствовало публичное объявление ЕС о проведении тендера на систему бронирования и учёта в октябре 2025 года. По словам ЕС, это позволит выявить «жизнеспособные варианты юридически обоснованной структуры» механизмов, которые впоследствии можно будет распространить на весь мир. В предстоящем исследовании приоритет будет отдан анализу регионов мира, «имеющих наибольший объём торговли с ЕС, таких как США, Северная Африка и Сингапур».

GAMA вместе с другими заинтересованными сторонами в сфере авиации «продолжают добиваться признания системы бронирования и учёта как в рамках EU ETS, так и RefuelEU Aviation в качестве важнейшей меры для ускорения инвестиций и роста на европейском рынке SAF», - заключил Мартин.

В 2026 году Европейская комиссия также планирует провести оценку Системы компенсации и со-

кращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) ИКАО. К этому моменту, возможно, более амбициозная система торговли выбросами ЕС (EU ETS) потенциально может расширить сферу действия, включив в неё рейсы, вылетающие из Европы. «В качестве альтернативы, предложе-

ние может заключаться в сохранении внутриевропейского охвата при условии укрепления CORSIA и достижения высокого уровня глобального участия и внедрения», - пояснили в ЕС.

Источник: AIN



В отчёте Carbon Tracker отмечается минимальная роль SAF в сокращении выбросов

Согласно отчёту компании Carbon Tracker, экологически чистое авиационное топливо (SAF) до 2030 года внесёт лишь незначительный вклад в сокращение выбросов от авиаперевозок. В отчёте «Fuel Disclosure» британского независимого финансового аналитического центра сделан вывод о том, что альтернативы jet-A «вряд ли существенно повлияют» на выбросы в этом десятилетии.

Аналитики пришли к выводу, что высокие затраты и ограниченность сырья снизят эффективность SAF. «Даже если все существующие, разрабатываемые и объявленные проекты будут работать на полную мощность, производство SAF обеспечит лишь около 5% мирового спроса на топливо и покроет менее половины ожидаемого роста общего потребления авиатоплива», - заключили в компании.

Помимо высоких производственных и дистрибуторских расходов для SAF, в отчете говорится, что предполагаемые технологические, сырьевые и политические риски сдерживают финансирование сектора, который в отчёте характеризуется как «со слабой банковской привлекательностью». К другим факторам, препятствующим прогрессу, относятся неопределённость в сфере регулирования, конкуренция за сырьё с другими секторами и неопределённость относительно объёмов закупок SAF операторами, что приводит к неопределённости доходов производителей.

«Помимо высоких затрат, нерешительности покупателей и финансовых ограничений, большинство альтернативных видов реактивного топлива также обременены рядом экологических недостатков», —

прокомментировал Саидрасул Ашрафханов, ведущий автор доклада. «Возможно, когда-нибудь эти виды топлива сыграют более важную роль в декарбонизации авиации, но бремя доказательств лежит на отрасли: она должна доказать, что может найти путь к созданию альтернативного реактивного топлива, которое будет одновременно экологичным, доступным и осуществимым».

Carbon Tracker призывает компании «правильно оценить» роль SAF в своём бизнесе, отдавая приоритет «путям с надежной реализацией принципов устойчивого развития и более чёткими траекториями затрат», избегая при этом «вариантов со слабыми показателями жизненного цикла или материальными рисками/рисками продовольственной безопасности». Компания утверждает, что для

рейсов протяженностью менее 500 км (270 морских миль) приоритет следует отдать инвестициям в аккумуляторные, водородно-электрические и гибридно-электрические воздушные суда.

Специалисты по устойчивому развитию, такие как 4Air, стремятся помочь операторам воздушных судов, аэропортам и другим заинтересованным сторонам в реализации различных направлений декарбонизации. По данным 4Air, помимо SAF, эти меры будут включать компенсацию выбросов углерода, внедрение новых технологий в области разработки воздушных судов и двигателей (обновление парка и электрификация), а также улучшение инфраструктуры и повышение эксплуатационной эффективности (включая управление воздушным движением).



Самолёт недели

Оператор/владелец: **Jet Travel Club**

Тип: **Cessna 525 CitationJet 1**

Год выпуска: **2011 г.**

Место съемки: **сентябрь 2025 года, Moscow Vnukovo – UUWW, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович