



На этой неделе мир столкнулся с жестокими атаками США и их союзников на Иран. В результате этих действий пострадали мирные жители, города оказались разрушены, а последствия кризиса ощущаются по всему миру. Особенно уязвимым оказался авиационный сегмент, который был практически парализован. Сотни рейсов были отменены, десятки тысяч туристов застряли в регионе и других странах, и пока нет признаков улучшения ситуации. В регионе Персидского залива деловая авиация также столкнулась с серьёзными трудностями, так как воздушное пространство и аэропорты были закрыты. Хотя влияние на пассажирские авиакомпании значительно, бизнес-авиация оказалась в сложной ситуации из-за ограниченной возможности для эвакуации самолётов, экипажей и пассажиров.

По данным Global Jet Capital, рынок бизнес-джетов завершил 2025 год на стабильном уровне благодаря нескольким ключевым факторам. Среди них – рост использования бизнес-джетов и активности по сделкам, а также стабильную доступность и стоимость воздушных судов. На прошлой неделе американская компания, специализирующаяся на финансировании деловой авиации, опубликовала обзор рынка за четвертый квартал 2025 года. В отчёте отмечается, что эти тенденции создают благоприятные условия для продолжения положительной динамики в 2026 году.

Согласно последнему исследованию рынка от Jefferies, в феврале 2026 года количество подержанных бизнес-джетов на вторичном рынке сократилось на 12% в годовом исчислении и составило 1015 самолётов. При этом средняя цена на подержанные самолёты увеличилась на 7%. За последний месяц запасы практически не изменились, но за полгода они сократились на 16%. Доля доступных самолётов составила 4% от общего числа эксплуатируемых бизнес-джетов, что ниже среднего показателя за год, который составлял 4,6%.



Конфликт между Ираном, Израилем и США нарушает авиасообщение на Ближнем Востоке

WINGX: Начало вооруженного конфликта между Ираном, Израилем и США 28 февраля вызвало немедленный и ощутимый шок в деловой авиации на всём Ближнем Востоке. Данные WINGX показывают резкое сокращение трафика бизнес-джетов и сбой коммерческих рейсов в основных хабах региона

стр. 22

Предложение на вторичном рынке сокращается, а цены растут

Согласно последнему анализу рынка от Jefferies, количество подержанных бизнес-джетов на вторичном рынке в феврале 2026 года сократилось на 12% в годовом исчислении, до 1015 самолётов, в то время как средняя цена выросла на 7%

стр. 26

Global Jet Capital: в четвертом квартале 2025 года рынок бизнес-джетов был стабилен

По данным Global Jet Capital, рынок бизнес-джетов стабильно завершил 2025 год благодаря сильным фундаментальным факторам, включая рост трафика и активности по сделкам, а также стабильную доступность и стоимость воздушных судов

стр. 27

Незаконные рейсы подрывают позиции операторов в Азиатско-Тихоокеанском регионе

Незаконные чартерные рейсы продолжают оставаться серьёзной проблемой для рынка деловой авиации Азиатско-Тихоокеанского региона, где спрос на частные рейсы постоянно превышает количество доступных самолётов, имеющих сертификат эксплуатанта воздушного судна

стр. 30

Деловые поездки вновь становятся драйвером развития частной авиации

Согласно новому опросу компании Altour, после нескольких лет быстрого роста и нестабильности после пандемии частная авиация вступает в «более стабильную и зрелую фазу в 2026 году».

Компания по управлению корпоративными поездками указывает на всё более стабильную обстановку в отрасли, обусловленную постоянными клиентами, использующими частную авиацию



в качестве долгосрочной стратегии. После того, как постпандемийный всплеск миновал, вице-президент программы частной авиации Altour Air Кейт Скотт объяснила, что «частные авиаперевозки теперь целенаправленно используются в качестве стратегического инструмента, особенно деловыми путешественниками».

Согласно результатам опроса, в настоящее время большинство частных самолётов используется корпоративными клиентами, за которыми следуют туристы и семейные путешественники. Президент Altour Гейб Рицци заявил, что речь идёт «уже не о реагировании на сбои», а о необходимости «защиты времени, производительности и эффективности».

Это подкрепляется растущей тенденцией к полётам на короткие и средние расстояния, обычно продолжительностью от двух до четырёх часов, что подтверждает роль частной авиации «как решения для доступа, а не как роскоши для дальних перелётов». Тем не менее, Скотт считает, что, хотя быстрый рост не является чем-то новым, пользователи всё более чётко осознают важность этого стратегического инструмента.

Сезонные модели спроса, включая пик зимнего горнолыжного сезона и летние периоды отпусков, остаются неизменными. В соответствии с повышенным общим спросом, ставки чартерных рейсов остаются выше допандемийного уровня, хотя Altour также указывает на более высокие затраты на топливо, нехватку экипажей и растущие расходы на техническое обслуживание и страхование как на факторы, способствующие этому.



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



Джет Порт

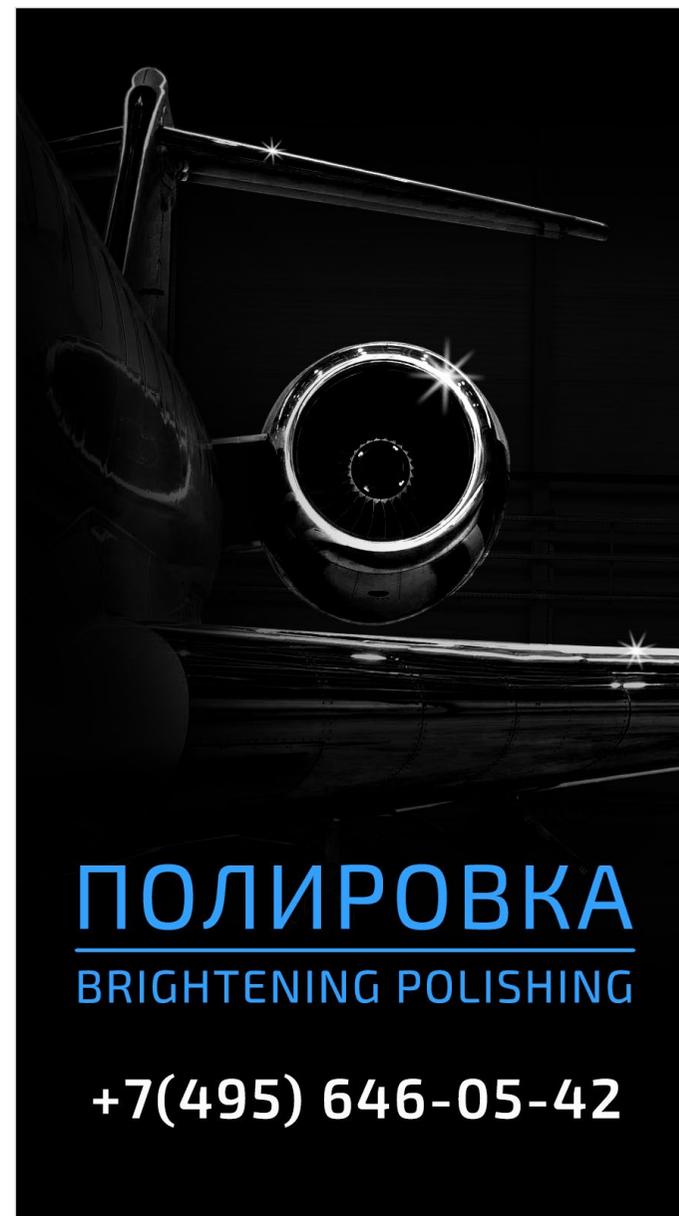
Россиянам в чатах предлагают вылетать из Дубая частными джетами

Сразу несколько предложений вылететь из ОАЭ или соседнего Омана, воспользовавшись частными джетами, появились в дубайских чатах для россиян, выяснило РИА Новости. «Вылетает частный самолёт моего директора в Москву, осталось пять мест, пишите в личные сообщения», - написала в русскоязычном чате Дубая, в частности, некая Ольга.

На вопрос РИА Новости она пояснила, что самолёт будет вылетать из аэропорта Аль-Мактум утром 4 марта, одно место в самолёте будет стоить 1500 долларов. Оплата предполагается в стейблкоинах USDT (United States Dollar Tether), нужно будет оплатить непосредственно перед посадкой владельцу самолёта.

Еще один вариант – более дорогой, это джеты с вылетом 4 марта из Маската, столицы соседнего с ОАЭ государства Оман. Организаторы предлагают оттуда вылеты в Москву, Стамбул и на Кипр, цены варьируются от 6 до 9 тысяч долларов. Ещё за 500 долларов они готовы организовать микроавтобус из Дубая в аэропорт Маската. Никакой предоплаты организаторы не потребовали, но попросили предъявить цифровой кошелек, чтобы убедиться, что на нём достаточно средств.

«Мне от вас нужен адрес кошелька. Чтобы посмотреть вашу платежеспособность. И первую страницу загранпаспорта для того, чтобы мы могли сделать билет», - сообщила РИА Новости некая Эмили, представляющая организаторов.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Индия сертифицировала Gulfstream G700

Компания Gulfstream Aerospace добавила Индию в список стран, выдавших одобрение для G700. Одобрение Индии последовало за сертификацией G500 и G600 во второй половине прошлого года. Это позволяет Gulfstream поставлять сверхдальные двухдвигательные самолёты в Индию, а также укрепить свои позиции на всё ещё развивающемся рынке деловой авиации в этой стране.

«Мы наблюдаем сильный рост интереса в Индии к нашим самолётам следующего поколения», - сказал президент Gulfstream Aerospace Марк Бернс. «В частности, G700 предлагает революционное преимущество благодаря своей дальности полёта и самому просторному салону в отрасли. Мы рассчитываем на дальнейший рост флота

Gulfstream для клиентов по всей Индии и всему миру».

Полностью одобренный FAA в марте 2024 года, G700 получил более десятка сертификатов по всему миру и установил более 90 рекордов скорости между городами. Благодаря дальности полёта 7750 морских миль на скорости 0,85 Маха или 6650 морских миль на скорости 0,90 Маха, самолёт может соединять Дели с Нью-Йорком или Мумбаи с Лондоном.

Тем временем, Gulfstream поставила более 370 самолётов G500 и G600 с момента ввода в эксплуатацию, и эти модели установили более 150 рекордов скорости между городами.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Milano Linate Prime получил новый зал ожидания

Компания SEA Milan Airports, управляющая аэропортами Milan Malpensa и Milan Linate, и SEA Prime, ведущий итальянский оператор аэропортов деловой авиации, открывают новое крыло терминала Milano Linate Prime с новыми залами ожидания для пассажиров и расширенной парковкой.

Проект, запущенный в декабре 2024 года, предусматривает более комфортабельные и функциональные пространства для пассажиров и экипажа, с отдельными потоками и большей приватностью.

Расширение является частью стратегии роста SEA Prime, которая в 2025 году обработала 35900 рейсов деловой авиации, что на 7% больше, чем в 2024 году, и что является одним из самых высоких темпов роста в Европе. В первые месяцы 2026 года,

чему также способствовали зимние Олимпийские игры в Милане-Кортине, темпы роста пассажиро-потока ускорились до 13,5% по сравнению с 2025 годом, достигнув пика более 130 рейсов в день.

«Открытие нового терминала Linate Prime в год проведения зимних Олимпийских игр в Милане и Кортине, которое последовало за работами по модернизации, проведенными в Linate Prime к EXPO2015, строительством двух новых ангаров и открытием терминала Malpensa Prime, подтверждает наше стремление удовлетворить растущий спрос на высококачественные услуги и инфраструктуру деловой авиации, укрепляя роль Milano Prime как привилегированного транспортного узла для Милана и Ломбардии», - заявила Кьяра Дориготти, генеральный директор SEA Prime.



Первый санитарный PC-12 PRO

Первый из пяти новых самолётов PC-12 PRO, предназначенных для Центрального оперативного управления Королевской службы санитарной авиации Австралии (RFDS) поставлен заказчику.

Новые PC-12 PRO войдут в состав флота Центрального оперативного управления и будут регулярно совершать полёты по центральному коридору Южной Австралии и Северной территории, предоставляя медицинскую помощь мирового уровня в самых отдалённых регионах Австралии.

Просторная герметичная кабина объёмом более девяти кубометров может с комфортом разместить пациентов, экипаж и высокотехнологичное медицинское оборудование. Большая грузовая дверь и подъёмная система обеспечивают быструю и лёгкую погрузку пациентов.

Тони Воган, исполнительный директор RFDS, заявил: «PC-12 имеет выдающуюся репутацию в области безопасности и зарекомендовал себя как надёжный самолёт, работающий в разнообразных и сложных условиях, в которых мы предоставляем услуги, от южной Австралии до тропиков Северной территории».

PC-12 PRO – это новейшая разработка в семействе самолётов PC-12, зарекомендовавших себя во всём мире. Он оснащён специально разработанной авионикой Garmin 3000 и комплексом инновационных функций безопасности, таких как новая система автоматической посадки Safety Autoland, при этом сохраняя свои отличительные черты, такие как возможность взлёта и посадки на короткие и грунтовые ВПП и большую грузовую дверь.

Magnifica Air представила свой первый самолёт перед запуском проекта в 2027

Авиакомпания Magnifica Air представила свой первый самолёт в международном аэропорту Орlando (KMCO) во Флориде: Airbus ACJ321neo, который будет сконфигурирован для запланированного запуска в 2027 году. Этот дальнемагистральный самолёт – первый из четырёх, которые Magnifica Air будет эксплуатировать в так называемом «частном классе» – категории обслуживания, занимающей промежуточное положение между традиционным первым классом и частной авиацией.

Кастомизацией лайнера займётся Comlux America, которая выполнит полную комплектацию салона A321. Затем Magnifica интегрирует эти самолёты в свой VIP-проект, который будет использовать частные терминалы в пока неуказанных «эксклюзивных» аэропортах. Соучредитель и генеральный директор Magnifica Air Уэйд Блэк заявил, что авиакомпания создаёт «новую категорию салона, ори-

ентированную на то, как люди хотят путешествовать сегодня».

«Прибытие нашего первого ACJ321neo – это определяющая операционная веха», – сказал Кевин Кеттерер, вице-президент по техническим операциям Magnifica Air. «Это позволяет запустить наши программы технического обслуживания и повышения надёжности, интегрируя предиктивные технологии и специализированные службы поддержки, призванные обеспечить уровень стабильности, ожидаемый от новой категории салона».

На выставке NBAA-BACE в октябре компания представила планы по созданию флота, объединяющего самолёты Airbus A220 и A321neo. Планируется, что полёты начнутся в 2027 году, маршрут будет соединять Южную Флориду и Нью-Йорк. Каждый самолёт будет перевозить от 45 до 54 пассажиров.



JSSI обновляет бренд

В рамках усилий по модернизации корпоративного бренда компания Jet Support Services (JSSI) запустила новый веб-сайт, включая новый логотип и обновлённую структуру подразделений.

«Это визуальное изменение незаметно, но необходимо. Логотип JSSI не менялся более 20 лет, в то время как бизнес значительно эволюционировал – от программ технического обслуживания до полноценной экосистемы продуктов и услуг», - сказала Изабелла Римтон, вице-президент по маркетингу. «Наша миссия проста и неизменна: упростить сложные вопросы финансовых решений и технического обслуживания воздушных судов. Объединив наши подразделения под одним современным, целостным и независимым брендом, мы ещё яснее показываем, как наши продукты и услуги работают вместе, чтобы снизить риски, принимать более обоснованные решения, стабилизировать затраты и поддерживать самолёты в лётном состоянии».

«Переходя к следующему этапу, наша цель остаётся неизменной: JSSI с гордостью выступает в качестве независимого, прозрачного и объективного защитника и партнёра для владельцев и операторов воздушных судов по всему миру», - сказал Нил Бук, председатель, президент и генеральный директор. «Наш масштаб даёт нам рычаги влияния и голос, наша гибкость обеспечивает нам скорость, а наша независимость гарантирует, что мы остаёмся в тесном соответствии с операциями, решениями и целями каждого клиента. Решение проблем наших клиентов – это не просто то, что мы делаем, – это то, кто мы есть. Теперь под модернизированным брендом, который отражает эволюцию бизнеса и путь вперед».

Airbus представляет новый вертолёт ACH145 Mercedes-Benz Edition

Компания Airbus Corporate Helicopters (ACH) и Mercedes-Benz представили новый вертолёт ACH145 Mercedes-Benz Edition на презентации в Сан-Паулу, городе с одной из самых высоких концентраций частных и деловых вертолётов в мире.

Это новаторское партнёрство в автомобильной и авиационной отраслях, начавшееся в 2010 году, подарило клиентам 26 уникальных экземпляров предыдущей модели ACH145 Mercedes-Benz Style. После продления соглашения в 2021 году сотрудничество между двумя компаниями было расширено, особое внимание уделено внедрению философии

дизайна Mercedes-Benz Sensual Purity, что отразилось в изменении названия ACH145 Mercedes-Benz Edition. Благодаря возможности компоновки от четырёх до восьми мест, вертолёт теперь предлагает клиентам индивидуальный выбор из шести фирменных концепций дизайна.

Созданная на основе новейшего пятилопастного варианта H145, модель ACH145 обеспечивает более плавный полёт и больший комфорт, снижение уровня шума, а также увеличение полезной нагрузки на 150 кг.



Luxaviation UK получила Praetor 600

Luxaviation UK расширила флот, получив третий бизнес-джет Embraer Praetor 600 и укрепив свои позиции в качестве одного из ведущих европейских операторов этого типа. Самолёт будет доступен для чартерных рейсов и предназначен для удовлетворения спроса на дальние частные перелёты по Европе, Ближнему Востоку и трансатлантическим маршрутам.

Praetor 600 имеет дальность полёта более 7400 км, что позволяет осуществлять прямые рейсы на таких направлениях, как Лондон - Дубай, а также более короткие внутриевропейские рейсы. Самолёт сертифицирован для выполнения заходов на посадку по крутой глиссаде, что позволяет использовать его в аэропортах со сложным профилем взлётно-посадочных полос. Он также оснащён усовершенствованными системами обзора для условий плохой видимости и передовым метеорологическим радаром, разработанным для повышения эксплуатационной надёжности и комфорта пассажиров.

Компания Luxaviation UK заявила, что самолёт предлагает большую гибкость и доступность для клиентов, которым необходимы как региональные, так и межконтинентальные рейсы.

Салон, рассчитанный на перевозку до девяти пассажиров, оснащён креслами, раскладывающимися в четыре полностью горизонтальные кровати, а также задним диваном. Интерьер разработан для баланса между продуктивностью и отдыхом, с высокоскоростным Wi-Fi, Apple TV и интегрированной развлекательной системой.

Казахстанская «Евро-Азия Эйр» сменила владельца и название

У частной авиакомпании «Евро-Азия Эйр» сменился владелец. Теперь её крупным акционером выступает Air Tengri, говорится в документах перевозчика. Изменение в составе акционеров произошло 3 февраля. Одновременно с этим из числа акционеров «Евро-Азия Эйр» выбыла Sky Logistics Services. Стоит отметить, что единственным акционером Air Tengri выступает Sky Logistics Services. Таким образом, несмотря на смену акционера, конечные бенефициары авиакомпании не изменились.

По данным eGov, совладельцами Sky Logistics Services являются Асембек Талгат Нурланулы (на сайте авиакомпании «Евро-Азия Эйр» указан как первый заместитель председателя компании), владеющий 35%-ной долей, и Каныбеков Нурлан Асембекович с 65%-ной долей.

Семья Каныбековых занимает 71-е место в списке

богатейших казахстанцев по версии Forbes с состоянием в \$95 млн. Ей принадлежат «Нимэкс-Транс» и «Хеликоптер Сервис», а также 39,17% нефтяного «Саутс Ойл» через Petro Asia, где мажоритарным партнером является семья Сейтжановых, занимающая 31-е место в списке богатейших казахстанцев с состоянием в \$365 млн.

«Евро-Азия Эйр» имеет в своём флоте пять самолётов Embraer Legacy 650 и два вертолёта Leonardo Helicopters. Авиакомпания организует деловые перелёты, а также перелёты на морские буровые установки.

Выручка «Евро-Азия Эйр» составила в 2024 году 25,3 млрд тенге против 20,1 млрд тенге в 2023 году. Несмотря на рост выручки, прибыль сократилась до 2,2 млрд тенге по сравнению с 2,8 млрд тенге в 2023 году.



Archer получит связь от Starlink

Компания Archer Aviation объявила о планах оснастить свои аэротакси Midnight терминалами спутниковой связи Starlink, которые обеспечат пассажирам Wi-Fi в полёте и связь между eVTOL и наземными станциями операторов. В соответствии с соглашением, Archer может стать первой компанией, которая установит и протестирует спутниковую интернет-систему SpaceX на коммерческом летательном аппарате eVTOL.

Archer заявила, что также будет сотрудничать со Starlink над решением для обеспечения связи в рамках «будущей разработки автономных летательных аппаратов». Хотя компания пока не раскрыла конкретных планов по созданию автономного летательного аппарата на базе самолёта Midnight, его электрическая силовая установка была выбрана для беспилотника, разрабатываемого её партнером Anduril.

Archer Midnight предназначен для перевозки четырёх пассажиров на рейсах продолжительностью от пяти до пятнадцати минут над городами на высоте от 1500 до 4000 футов. Starlink использует группировку низкоорбитальных спутников, а не наземные вышки или геостационарные космические аппараты, – конфигурация, которая подходит для густонаселенных городских районов, где покрытие сотовой связи может быть нестабильным.

«Связь – это обязательная функция для Midnight, и Starlink уникальным образом подходит для её обеспечения», - сказал гендиректор Archer Адам Голдштейн. «Это первое в отрасли сотрудничество обеспечит бесперебойную высокоскоростную связь и необходимые удобства для пассажиров и пилотов».

Ми-8МТВ-1 для охраны лесов от пожаров прибыл в Приамурье

Новый вертолёт Ми-8МТВ-1 производства Казанского вертолётного завода холдинга «Вертолёты России» поступил в распоряжение ГАУ «Амурская авиабаза». Вертолёт совершил перелёт в Приамурье и приземлился на площадке Свободненского отделения авиабазы. Машина поставлена в рамках контракта с ГТЛК при поддержке Минпромторга России.

Сейчас специалисты занимаются оформлением документов, государственной регистрацией и под-

готовкой к эксплуатации. После нанесения фирменной ливреи Авиалесоохраны России машина официально войдет в состав авиабазы и будет готова к решению задач в регионе.

Ми-8МТВ-1 – современная модификация легендарной «восьмёрки», способная летать в самых сложных климатогеографических условиях. Вертолёт предназначен для решения широкого круга задач: перевозки пассажиров и грузов, проведения поисково-спасательных операций, эвакуации пострадавших и тушения лесных пожаров.



Uber совместно с Joby Aviation запускает услугу бронирования электрических аэротакси

Uber объявил о планах внедрения электрических аэротакси в свое приложение, предоставляя пассажирам в рамках одной поездки возможность бронировать рейсы, выполняемые Joby Aviation. Новая услуга под названием «Uber Air powered by Joby» позволит пользователям бронировать аэротакси непосредственно через приложение Uber наряду с наземным транспортом.

Joby планирует начать перевозить первых пассажиров в Дубае в конце этого года, что станет важным шагом в партнёрстве компании по развитию услуг городской воздушной мобильности.

Пассажиры смогут получить доступ к услуге, введя пункт назначения в приложении Uber. Если маршрут соответствует требованиям, появится опция аэротакси. Одним касанием система организует всю поездку, включая трансфер Uber Black до и от точки взлёта.

Самолёт компании Joby рассчитан на перевозку до четырёх пассажиров и будет управляться сертифицированным коммерческим пилотом. Компания заявляет, что кабина будет оснащена панорамными окнами и призвана предложить более тихую и комфортную альтернативу традиционным вертолётам.

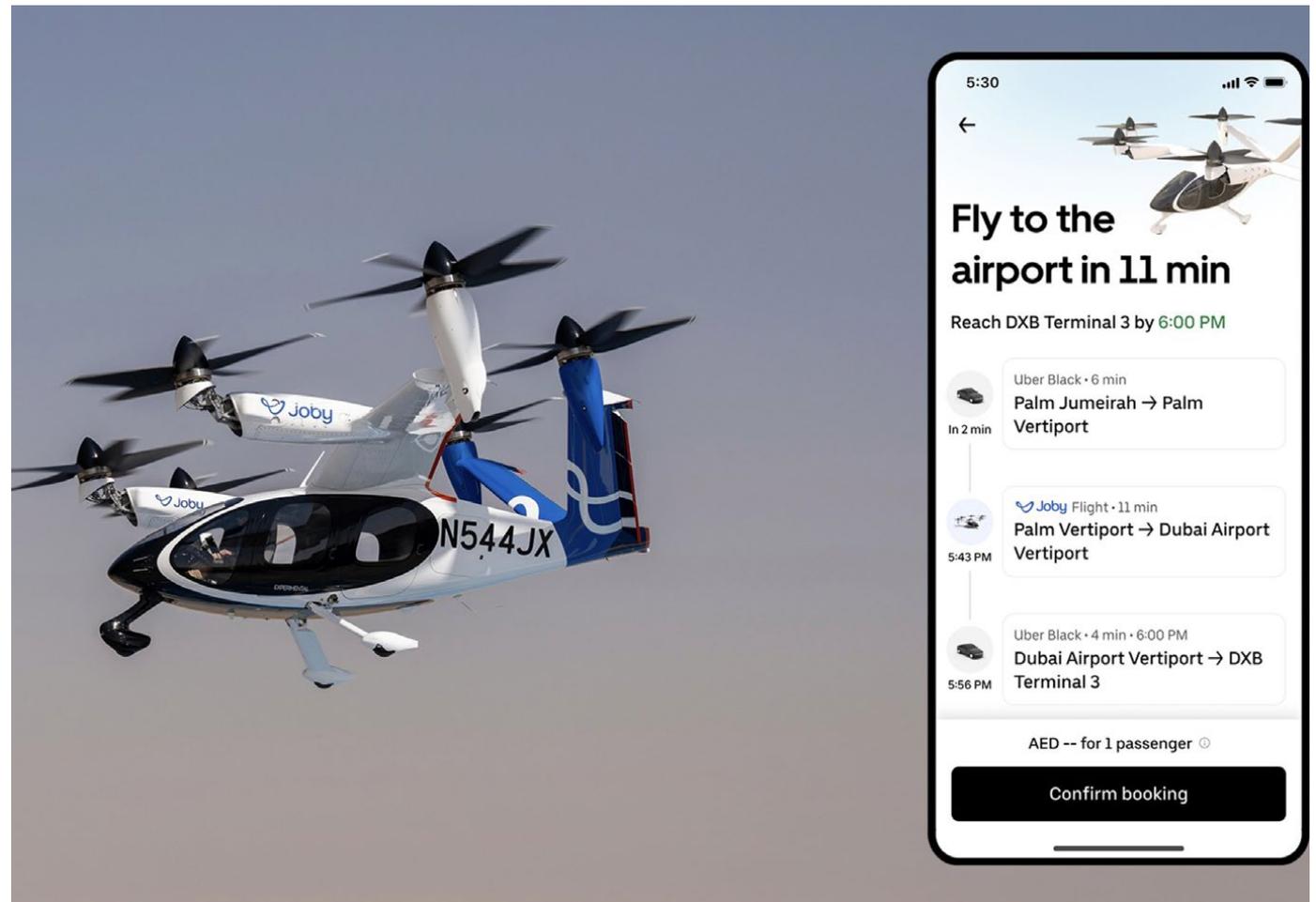
eVTOL использует шесть отклоняемых винтов, что позволяет ему взлетать и садиться вертикально, а затем переходить в режим горизонтального полёта. Он может развивать скорость до 320 км/ч и имеет дальность полёта на одном заряде до 160 км.

Uber и Joby сотрудничают с 2019 года. В 2021 году

Joby приобрела подразделение Uber Elevate, специализирующееся на развитии рынка городской воздушной мобильности. В прошлом году компании также объявили о планах интегрировать услуги Blade Air Mobility в приложение Uber с 2026 года после приобретения Joby пассажирских операций Blade. В случае одобрения регулирующими органами, сервис электрических аэротакси может расши-

ряться на такие города, как Дубай, Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Великобритания и Япония.

Этот шаг свидетельствует о стремлении Uber разработать мультимодальную транспортную платформу, объединяющую автомобили, вертолёты и электрические летательные аппараты в единой системе бронирования.



Новый вертолёт Airbus H140 успешно проходит лётные испытания

Спустя год после презентации H140 компания Airbus по-прежнему уверена, что программа идёт по плану и вертолёт должен быть введён в эксплуатацию в 2028 году. Также планируется выпуск четвёртого экземпляра, который начнёт лётные испытания в конце этого года. Между тем, компания уже получила твёрдые заказы на 61 H140, что позволило этой платформе за последний год стать самым продаваемым лёгким двухдвигательным вертолётom в сегменте EASA CS-27/FAA FAR Part 27.

«Запуск H140 подтверждается успехом продаж, которого мы добились в прошлом году», - заявил ви-



це-президент Airbus по программам лёгких двухдвигательных вертолётов Дирк Петри. С учётом как заказов, так и опционов, компания получила обязательства на поставку более 100 ещё не сертифицированных вертолётов, что превышает прошлогодний объём заказов на 45 вертолётов H135. Однако Петри утверждает, что H135 продолжит оставаться ценным активом для «многих государственных служб и военных учебных контрактов» и «не является заменой» своего младшего брата.

Поскольку Airbus начал промышленное производство первого серийного вертолётa, будет создана отдельная объединённая линия для H135 и H140, использующая общие характеристики машин. Как пояснил Петри, это «наиболее эффективная схема с точки зрения производства, сроков выполнения заказов и балансировки между моделями». Прогнозируется, что производственные мощности будут «следовать за спросом», обеспечивая гибкость для темпов производства, которые, как обещают, будут «намного выше, чем те, которые [Airbus получает в настоящее время] при производстве» только H135.

Планируется, что H140 поступит в эксплуатацию в качестве вертолётa санитарной авиации в 2028 году, затем в 2029 году появятся варианты для пассажирских перевозок, а в 2031 году – для морских и вспомогательных миссий.

В ходе прошлогодней активной кампании лётных испытаний первый прототип H140 (PT1) провёл испытания в условиях высоких температур и большой высоты в Испании и французских Пиренеях соответственно, налетав с июня 2023 года око-

ло 120 часов. Однако, несмотря на то что его работа «подчеркнула зрелость раннего прототипа», несоответствующий стандартам PT1 был снят с лётных испытаний в начале прошлого месяца.

PT2 – образец, который, как пояснил Петри, представляет собой «основной стандарт разработки и конфигурации предсерийного варианта», – был представлен в августе. В декабре этот вертолёт прошёл испытания в условиях низких температур в Финляндии, после чего начал полёты в условиях снегопадов в Норвегии. Хотя температура воздуха в регионе достигла примерно -30 градусов Цельсия вместо запланированных -40 градусов, Петри подтвердил, что этого достаточно для ввода вертолётa в эксплуатацию в странах-членах EASA.

Ожидается, что PT2 вернётся на завод Airbus в Донаувёрте, Германия, в конце этого месяца, после чего в третьем и четвёртом кварталах начнётся кампания по сертификации в США. Третий вертолёт, PT3, также недавно начал полёты, помогая калибровать возможности автопилота, а PT4 – первая машина, построенная в серийной конфигурации, – поступит в эксплуатацию в первом квартале 2027 года. PT4 будет использоваться для основных сертификационных испытаний в соответствующих условиях эксплуатации.

Пятый H140, который только что поступил на этап сборки основных компонентов, первоначально будет эксплуатироваться компанией Airbus для поддержки дальнейшей разработки дополнительного оборудования после сертификации. Он также будет использоваться в качестве демонстрационного вертолётa.

Dassault раскрывает финансовые показатели за прошлый год и сетует на Трампа

Увеличение поставок бизнес-джетов Falcon и истребителей Rafale улучшило финансовое положение Dassault в 2025 году. Объявив результаты за прошлый год, французская аэрокосмическая группа сообщила о выручке в размере 7,4 млрд евро, что на 19% больше, чем в 2024 году.

Однако председатель и генеральный директор Dassault Эрик Траппье предупредил о непростых рыночных условиях, осложнённых множеством факторов. «Военный, геополитический и бюджетный контекст, в сочетании с тарифами, создают неопределённость для деловой активности», - заявил он журналистам в Париже. «В то же время налоговое давление подрывает конкурентоспособность компании».

Французский государственный налоговый сбор

в размере 96 млн евро, помимо прочих налогов на общую сумму 186 млн евро, негативно сказался на операционной прибыли Dassault, которая, тем не менее, выросла на 22% до 635 млн евро. Траппье заявил, что это бремя рискует подорвать конкурентоспособность Dassault в сегменте бизнес-джетов по сравнению с американскими и канадскими конкурентами, такими как Gulfstream, Bombardier и Textron Aviation, и другими.

На рынке США пошлины, введённые в первой половине 2025 года, также негативно повлияли на баланс Dassault, и Траппье признал, что неопределённость, кульминацией которой стало недавнее решение Верховного суда против некоторых аспектов этой политики, омрачила планы в отношении рынка деловой авиации. «Там, где сейчас нет проблем (учитывая, что аэрокосмическая продукция

в значительной степени освобождена от пошлин), мы не знаем, что принесёт будущее при господине Трампе», - заключил он.

Помимо фискальных проблем внутри страны и за рубежом, Траппье подчеркнул причины для беспокойства на мировых рынках в связи с конфликтом США и Израиля с Ираном. «Происходящее в Персидском заливе будет иметь последствия, если конфликт продлится достаточно долго, и это вдобавок к конфликту на Украине», - прокомментировал он.

В прошлом году Dassault поставила 37 самолётов Falcon – на шесть больше, чем в 2024 году, но ниже целевого показателя в 40 бизнес-джетов. В прошлом году была зафиксирована 31 чистая продажа Falcon, на пять больше, чем в 2024 году.

Портфель заказов группы, оцениваемый в 46,6 млрд евро, включает 220 военных самолётов Rafale и 73 Falcon. Траппье заявил, что Dassault стремится к дальнейшему сокращению времени и циклов производства в рамках усилий по повышению производительности и конкурентоспособности.

В прогнозе группы для инвесторов на 2026 год предусмотрено производство 40 Falcon и 28 Rafale. Если это будет достигнуто, выручка может увеличиться почти на 15% до 8,5 млрд евро.

Флот Falcon 6X налетал уже более 7000 часов, и, по словам Траппье, реакция новых владельцев была очень позитивной. Сейчас Dassault находится на «завершающем этапе» производства первого экземпляра новой модели 10X, которая готовится к началу лётных испытаний.



Lufthansa Technik расширила партнёрство с Embraer по Praetor 500E/600E

Lufthansa Technik объявила о своей роли в качестве основного партнёра по разработке и поставке салонов следующего поколения для самолётов Embraer Praetor 500E и Praetor 600E.

В рамках сотрудничества были внедрены инновации, впервые представленные в отрасли, такие как 42-дюймовый изогнутый OLED-дисплей Smart Window, полностью интегрированная система развлечений в полёте и управления салоном, мембранные динамики Omni-Fi и полностью настраиваемый графический пользовательский интерфейс Embraer. Кроме того, впервые был представлен ряд цифровых платформенных сервисов для повышения операционной эффективности и улучшения общего впечатления от салона.

Эндрю Мьюрхед, вице-президент по OEM-производству и специальным инженерным услугам в Lufthansa Technik, прокомментировал: «Эта программа является ярким свидетельством инно-

вационного потенциала и инженерной экспертизы Lufthansa Technik. Мы гордимся тем, что являемся ключевым партнёром по разработке и поставке салонов бизнес-авиации следующего поколения для Embraer Praetor 500E и Praetor 600E. Эта веха знаменует собой значительное расширение давнего партнёрства между Embraer и Lufthansa Technik и устанавливает новый стандарт для цифровых, дизайнерских и перспективных салонов бизнес-джетов».

Альвади Серпа-младший, вице-президент по рыночной и продуктовой стратегии Embraer Executive Jets, заявил: «Наш подход к салону Praetor 500E и Praetor 600E начинается с внимательного выслушивания наших клиентов и понимания того, как они используют самолёты в своей деятельности. Тесно сотрудничая с Lufthansa Technik, мы смогли продвинуть технологии салона вперёд и воплотить эти знания в интегрированный, интуитивно понятный интерфейс, разработанный Embraer, где передовые системы, цифровые сервисы и элементы управления салоном органично сочетаются, повышая производительность и комфорт в полёте».

Впервые Lufthansa Technik представляет первый в своем роде OLED-дисплей – 42-дюймовый изогнутый сенсорный экран, интегрированный непосредственно в боковую стенку, который служит основой для эксклюзивной технологии Embraer Smart Window. Благодаря доступу к трём внешним камерам, он может функционировать как окно во внешнюю среду через полностью интегрированную систему развлечений на борту и систему управления полётом (IFE и CMS). Он также включает в себя новый полностью настраиваемый графический поль-

зовательский интерфейс Embraer, который управляет всеми аспектами салона – от освещения и кондиционирования воздуха до подключения к сети и беспроводной зарядки – обеспечивая непревзойденный комфорт для пассажиров. Благодаря отмеченным наградой Red Dot Design Award динамикам Omni-Fi, Lufthansa Technik обеспечивает полное погружение в звук в салоне самолёта, предлагая различные варианты установки. Эксклюзивная лицензия на технологию Ring-mode Converter/Transducer позволяет создать чрезвычайно элегантный дизайн, не жертвуя качеством звука благодаря оптимальному всенаправленному рассеиванию.

Цифровой наземный портал Lufthansa Technik, являющийся цифровой основой будущих операций, обеспечивает бесперебойные обновления по беспроводной сети, возможности удаленной настройки и масштабируемые функции, развивающиеся в соответствии с потребностями клиентов.



Gulfstream раскрыл детали интерьера G300

В конце сентября 2025 года, когда Gulfstream Aerospace представила Gulfstream G300, президент компании Марк Бернс отметил, что «это шестой самолёт, который мы вывели на рынок чуть более чем за десятилетие». Началом этого пути стала презентация в октябре 2014 года самолётов G500 и G600 – ключевых моделей, дизайн которых прослеживается во всех последующих бизнес-джетах Gulfstream следующего поколения: просторном G700, сверхдальнем G800, разрабатываемом G400 и теперь суперсреднем G300.

G300 заменит G280, получив новый, более длин-

ный фюзеляж, новую кабину пилотов и новый интерьер, гармонично сочетающийся с остальными самолётами Gulfstream следующего поколения. «Мы знаем, насколько важен сегмент суперсредних бизнес-джетов для наших клиентов, поэтому, опираясь на весьма успешную программу G280, G300 вдохнет новую жизнь в этот сегмент благодаря улучшенным технологиям и безопасности, а также легендарному комфорту и стилю Gulfstream», - сказал Бернс на презентации полномасштабного макета и производственных фотографий.

«Мы выпустили так много новых продуктов за та-

кое короткое время», - размышляет Трей Кроу, директор по дизайну интерьеров в Gulfstream. «Мы всегда смотрим на салон и на то, как мы можем улучшить его для наших клиентов, чтобы обеспечить им здоровую и продуктивную рабочую среду. Это следующий логический шаг для нас, перенос многих элементов больших салонов в G300».

Кроу утверждает, что у G300 самый длинный салон в своем классе – 8,41 м без багажного отделения или 10,36 м с ним. Существует три варианта компоновки, каждый из которых включает в себя переднюю кухню, две зоны отдыха для пассажиров и задний вакуумный туалет. «Есть конфигурации на восемь, девять и десять пассажиров, очень похожие на G280; разница в большей длине салона, что даёт больше простора», - говорит Кроу.

В восьмиместной компоновке есть две клубных зоны на 4 места каждая, обеспечивающие четыре спальных места. Кроу говорит, что эта конфигурация хорошо подходит для внутренних рейсов. «Она также отлично подходит для деловых встреч, поскольку у каждого пассажира есть своё индивидуальное место», - добавляет он.

В девятиместном салоне также есть четырёхместный клуб, за которым следует двухместный клуб напротив дивана. Это самый популярный вариант. «Это отлично подходит для отдыха, а также идеально, если вы планируете использовать самолёт для ночных перелётов и, возможно, захотите поспать на диване ночью», - говорит Кроу.

Наконец, компоновка на 10 пассажиров, в дополнение к передней четырёхместной клубной компо-



новке, включает в себя конференц-зону на шесть мест и спальные места для пяти человек. «Это отлично подходит для длительных перелётов, а также для организации питания, семейных поездок или проведения деловых встреч», - отмечает Кроу.

Багажное отделение предлагает 3,40 м³ пространства. Кроу говорит, что это «лучший показатель в своем классе, что важно для самолёта такого размера». Хотя камбуз имеет схожие габариты с G280, пространство для хранения оптимизировано.

«В ходе наших исследований мы даже нашли дополнительное место для хранения – более эргономичное решение для хранения за пределами столешницы», - говорит Кроу.

Ключевое отличие от G280 – это дизайн окон в салоне; теперь их 10 – панорамных овальных. «В G280 окна были более вертикальными прямоугольными, а теперь мы перешли к овальным», - говорит Кроу. «Это не только соответствует ДНК нашего бренда во всех моделях, от G300 до G800, но

и обеспечивает обилие естественного света. Окна расположены в соответствии с каждой группой сидений, поэтому у всех пассажиров отличный обзор во время полёта. Это действительно отличает салон G300 от других.

G300 также будет оснащён системой очистки воздуха с плазменной ионизацией в стандартной комплектации. «Мы внедрили её довольно давно на наших самолётах с большим салоном, поэтому было логично установить её и здесь», - говорит Кроу. Он считает, что в салоне самолёта будет самый низкий уровень шума в своём классе.

Сиденья являются ключевым примером общего дизайнерского языка всего флота Gulfstream. «Мы всегда думаем о ДНК бренда, о том, как мы выстраиваем наши салоны и как можем объединить все темы», - говорит Кроу. «В G300 мы выстроили программу сидений. У нас будет три различных стиля сидений – минималистичный, спортивный и классический – каждый из которых имеет немного разную поддержку, и выбор зависит от предпочтений каждого человека. Сиденья имеют решающее значение, и мы определённо использовали все наши исследования в рамках программы G700 – картирование давления и всё остальное. Мы внедрили эту технологию в сиденья, чтобы создать более комфортный салон».

В рамках трех стилей есть вариации, которые увеличивают количество вариантов дизайна сидений до семи. «У вас есть множество возможностей для индивидуальной подгонки, линий и деталей отделки», - говорит Кроу. «Мы расширили возможности персонализации сидений».



Для дивана также существует пять вариантов стиля. «Вы найдете много общего как в наших суперсредних G300, так и в самолётах с большим салоном», - говорит Кроу.

В туалете Gulfstream G300 располагается тумба с белой столешницей и кранами из матового металла, шкафчики с отделкой из шпона и ручками ящичков из матового металла, зеркало с подсветкой сверху и шкафчик слева.

G300 будет оснащён системой управления салоном Gulfstream последнего поколения (GCMS) с 22-дюймовыми мониторами. «Система GCMS используется на всех самолётах флота, поэтому, если у вас несколько самолётов или вы переходите на более высокий уровень, вы можете рассчитывать на тот же уровень комфорта в салоне», - говорит Кроу. «Освещение также идентично G400».

В салоне стандартно устанавливается USB-C, а также есть возможность подключения беспроводного Bluetooth для потоковой передачи аудио. Также имеются электрические шторы на окнах, которые, опять же, не входят в комплектацию G280. «Мы стараемся сделать нашу продукцию единообразной, поэтому наличие электрических шторок на окнах в салоне вполне логично», - говорит Кроу.

Всё описанное выше оборудование входит в базовую комплектацию. Клиенты могут выбрать материалы отделки, такие как ковровое покрытие, кожа, шпон и т.д., в соответствии с предложениями для самолётов с большим салоном.

«Шпон всегда изготавливается на заказ», - говорит Кроу. «У нас всегда в наличии более 200 видов древесины, из которых клиент может выбрать подходящий, а представленные нами образцы шпона – это реальные образцы древесины, которую мы будем использовать для отделки самолётов. Думаю, это уникальная особенность Gulfstream. Важно иметь такой запас в любое время, но если клиент не найдёт то, что ему нравится, мы обязательно подыщем по всему миру что-то, что соответствует его требованиям».

Кухня Gulfstream G300, демонстрирующая шкафы с отделкой шпоном, белую столешницу со встроенной раковиной и краном, подставку для бокалов, верхние шкафы и сенсорную панель системы

управления салоном, установленную на верхней левой дверце шкафа.

Хотя Gulfstream не стала комментировать сроки сертификации G300, макет салона был представлен на выставке NBAA-BACE 2025, а первый полёт был выполнен в декабре 2025 года, положив начало программе летных испытаний.

«G300 воспринимается как революционный самолёт на рынке, и всем нравится его интерьер, поэтому мы очень рады», - говорит Кроу. «G280 был фантастическим бизнес-джетом, и у него был абсолютно выдающийся опыт эксплуатации. Но мы улучшили салон и действительно сосредоточились на интерьере, комфорте и благополучии».



2025 финансовый год для Pilatus: плавный старт, сложный полёт, успешная посадка

2025 финансовый год оказался для Pilatus необычайно сложным: крайне нестабильные торговые пошлины США, резкое падение курса доллара, сбои в цепочках поставок, остановки и задержки поставок – всё это повлияло на планирование, производство и результаты. В то же время компания успешно продвинулась вперед в реализации ключевых инновационных и проектов роста, а также заключила важные контракты.

С общим объемом продаж в 1,672 млрд швейцарских франков, операционной прибылью в 170 млн швейцарских франков и заказами на 1,869 млрд швейцарских франков, Pilatus завершает 2025 год с солидными результатами.

Компания Pilatus поставила заказчикам в общей сложности 147 самолётов – 82 PC-12, 50 PC-24, 14 PC-21 и 1 PC-7 MKX. В рамках Группы было создано 352 штатных рабочих места, в том числе 254 в Швейцарии.

Компания также подала чёткий сигнал в отрасли деловой авиации: в марте, в рамках полностью цифровой презентации PC-12 PRO, Pilatus представила новую кабину пилота, разработанную на базе технологии Garmin, которая вызвала значительный интерес во всём мире, охватив более двух миллионов человек и обеспечив стабильный поток новых заказов и высокий спрос.

В целом, подразделение деловой авиации пережило сложный год, отмеченный высоким спросом как на PC-12, так и на PC-24, а также значительным внешним давлением, таким как задержки и перебои поставок.

Ключевым стратегическим шагом стало слияние Pilatus Business Aircraft Ltd и Skytech, Inc. с образованием 31 декабря 2025 года Pilatus Aircraft USA Ltd. В январе 2026 года также началось строительство нового центра продаж, обслуживания и сборки PC-12 во Флориде.

В Австралии произошло слияние Pilatus Australia Pty Ltd и Pilatus Training Solutions Australia Pty Ltd для обеспечения дальнейшего роста и повышения эффективности. В Европе завод в Эммене был успешно интегрирован в производственную сеть, а испанское подразделение Pilatus Aircraft Ibérica SA продолжило свое развитие, увеличив штат до 75 сотрудников. Эти шаги укрепят надёжность и цепочки поставок, а также улучшат взаимодействие с клиентами.

Генеральный директор Pilatus Маркус Бухер подчёркивает: «Сохраняющийся высокий объём

заказов отражает доверие к нам клиентов и вселяет в нас уверенность на предстоящие годы. Возможности явно перевешивают риски, и Pilatus остаётся на верном пути, несмотря на турбулентность прошедшего года. Надёжная, инновационная и с чётким видением – всегда ориентированная на наших клиентов».

Председатель совета директоров Хансуэли Лоосли добавляет: «2025 год показал важность чёткой стратегии и корпоративной стабильности. Несмотря на геополитическую неопределённость и колебания торговых пошлин, Pilatus удалось заключить ряд важных контрактов и продвинуться вперёд с ключевыми проектами будущего. Мы движемся к многообещающему будущему – благодаря уникальной продукции, первоклассному персоналу, который безоговорочно поддерживает компанию, и лояльной клиентской базе, для которой мы всегда отдаём все силы».



Канада сертифицировала самолёты Gulfstream G700 и G800

Министерство транспорта Канады сертифицировало дальнемагистральные бизнес-джеты Gulfstream G700 и G800, положив конец дипломатическому спору между США и Канадой по поводу доступа на рынок. Сертификация состоялась через неделю после того, как Канада выпустила аналогичные документы для G500 и G600.

G700 и G800 получили одобрение Федерального управления гражданской авиации США (FAA) год назад, а G500 и G600 сертифицированы FAA пять лет назад. Министерство транспорта Канады не назвало конкретной причины задержки в утверждении, но в заявлении для издания Aviation Brief организация отметила, что все сертифицированные иностранные самолёты проходят процедуру проверки.

«Все основные регулирующие органы проводят взаимную проверку работы друг друга, уделяя первостепенное внимание безопасности и общественным интересам», - заявил представитель Министерства транспорта Канады Хишам Аюн. «Эта система обеспечивает независимую проверку критически важных с точки зрения безопасности элементов и облегчает обмен сертификатами типов самолётов между странами».

В конце января президент Дональд Трамп пригрозил «лишить сертификации» новые воздушные суда канадского производства и ввести 50-процентные пошлины, если сертификация Gulfstream не будет одобрена Министерством транспорта Канады.

Как и в случае с сертификатами G500 и G600, документы G700 и 800 относятся к отдельным серий-

ным номерам, а не к типам в целом. «Министерство транспорта Канады выдало канадские сертификаты типа для моделей Gulfstream GVII-G500, GVII-G600, GVIII-G700 и GVIII-G800. Это позволяет импортировать и регистрировать эти модели в Канаде. В сертификатах типа указаны самолёты этих типов, которые в настоящее время экспортируются в Канаду. По мере увеличения объемов

продаж самолётов в Канаду список допустимых серийных номеров будет расширяться», - сказал Аюн. Он также сказал, что Министерство транспорта Канады проводит собственные испытания на соответствие требованиям, специфичным для Канады, из-за суровых погодных условий эксплуатации в стране.



Отчёт АСС: частная авиация нуждается в большей финансовой прозрачности

Хотя конфиденциальность является ключевым преимуществом частной авиации для клиентов, со стороны и даже для тех, кто в ней работает, отрасль может казаться непрозрачной. По мнению консультантов АСС Aviation, отрасль чартерных рейсов и долевого владения, в частности, выиграла бы от гораздо большей финансовой прозрачности – особенно в период, когда она, похоже, находится в состоянии неопределённости.

В своём недавно опубликованном отчёте «Биз-

нес-модели и стратегии финансирования частной авиации» команда АСС предупреждает, что инвесторы и потребители имеют дело с отраслью, которая «стала благодатной почвой для дезинформации и неверного толкования, особенно в этот период рекордных капиталовложений и резкого роста числа банкротств операторов». Авторы, возглавляемые старшим консультантом Найшалом Чагом, заявляют, что они пытались обеспечить большую прозрачность в отношении финансового состояния ключевых игроков, но признают, что это

оказалось сложно из-за пробелов в доступной информации, что затрудняет оценку устойчивости и жизнеспособности поставщиков услуг.

«АСС Aviation считает, что клиенты частной авиации должны быть очень обеспокоены финансовой устойчивостью поставщиков услуг, поскольку многие из них не просто покупают рейсы, а предоставляют необеспеченные кредиты», - заявил генеральный директор британской группы Филип Мэтьюз. «Карточные продукты, членство, подписки и программы долевого владения обычно требуют шести- и семизначных авансовых платежей. Во многих случаях эти деньги не депонируются, не застрахованы и не защищены. Они используются в качестве оборотного капитала. Когда поставщики услуг допускают ошибки – как это случилось с несколькими известными компаниями – клиенты часто слишком поздно обнаруживают, что они находятся в самом конце очереди на возмещение».

Команда АСС сосредоточила свои усилия на бизнес-моделях семи операторов, которые, по их мнению, «задают тон для всей отрасли», а именно: NetJets, Vista, Flexjet, Wheels Up, AirX, Fly Exclusive и Jet Linx. По оценкам экспертов, эти компании совместно контролируют почти 10% мирового парка частных самолётов, более 23% всех лётных часов частных самолётов в США и 43% всех часов по правилам Part 91K и Part 135 в США.

Рейтинг операторов

На основе трёх ключевых показателей – операционной эффективности, финансового рычага и монетизации активов – АСС признала NetJets, Vista и



Flexjet лучшими компаниями. В отчёте говорится, что это отражается в привлечённых Vista и Flexjet в первом полугодии 2025 года инвестициях в размере \$1,3 млрд и \$800 млн соответственно.

В отчёте подробно рассматриваются различия между тремя основными моделями частной авиации: самолёты, принадлежащие оператору, доленое владение и управление самолётами. В нём рассматриваются факторы риска, связанные с каждой из этих моделей, с точки зрения финансовых обязательств, включая тот факт, что «риск никогда не исчезает, а только переносится».

Для компаний, предоставляющих услуги долевого владения, основной риск связан с неспособностью стабильно перепродавать доли или потерей доходов из-за преждевременного ухода клиентов. С другой стороны, операторы, непосредственно владеющие эксплуатируемыми ими самолётами, обязаны строго соблюдать условия погашения долгов, что требует высокой финансовой дисциплины и тщательного управления активом. Вкратце, как заключила АСС, некоторые лучше других справляются с этими задачами. При определении финансовой устойчивости поставщиков услуг АСС вышла за рамки простого анализа кредитных рейтингов и оценила «достаточность денежного потока», чтобы понять их способность покрывать обслуживание долга за счёт основной деятельности. В отчёте проанализированы коэффициенты EBITDA к долгу, и сделан вывод, что Vista и Flexjet поддерживают «достаточные» показатели, в то время как Wheels Up и FlyExclusive сталкиваются с «более сложными показателями».

В качестве ещё одного аспекта устойчивости поставщиков услуг частной авиации исследование АСС оценило выручку на рыночную стоимость самолёта, чтобы преодолеть различия в способах владения активами операторами и эффективности монетизации их активов для получения дохода. В отчёте сделан вывод, что бизнес-модели с собственными самолётами оператора, как правило, имеют преимущество с точки зрения эффективности использования активов.

АСС признала трудности в измерении операционной эффективности и денежных потоков в терминах EBITDA или средств от операционной деятельности из-за ограниченного раскрытия информации компаниями в этом секторе и изменчивости публичной финансовой информации. Однако в отчёте представлена оценка операционной эффективности и ключевых показателей эффективности (KPI), при этом Vista оказалась лидером с маржой EBITDA в 27% и соотношением EBITDA к долгу в 19%.

Покупатель, будь осторожен

«Риск не теоретический. Частная авиация работает с низкой рентабельностью, нестабильным спросом и высокими капитальными затратами», - заключил Мэтьюз. «Поставщики услуг, зависящие от роста, венчурного финансирования или предоплаченных обязательств, особенно уязвимы во время спадов. Когда всё останавливается, рейсы отменяются в одночасье, а операторы прекращают полёты, средства клиентов могут исчезнуть в результате процедуры банкротства».

По его мнению, есть веские основания для подхода «покупатель, будь осторожен». «Самые умные клиенты задают неудобные вопросы, прежде чем принять решение: где хранятся мои деньги? Вы прибыльны? Что произойдет, если вы обанкротитесь? Могу ли я выйти из бизнеса, и как быстро? Поставщики, которые не могут дать чётких ответов, говорят вам всё, что вам нужно знать», - объяснил он. «Суть в следующем: если вы сделали предоплату услуги частной авиации, вы не просто клиент, вы кредитор, поэтому вы должны вести себя соответственно».

По данным АСС, их исследование показывает, что следует ожидать дальнейшей консолидации в частной авиации, и она уже происходит. «Экономические условия в этом секторе всё больше благоприятствуют масштабу, финансовой устойчивости и операционной глубине, что затрудняет независимую конкуренцию для небольших операторов в долгосрочной перспективе», - сказал Мэтьюз.

В целом, операторы сталкиваются с сочетанием растущих операционных издержек, всё более высоких ожиданий клиентов и колебаний спроса, вызванных экономической нестабильностью. Хотя АСС не ожидает появления единого доминирующего игрока, она отметила, что институциональные инвесторы, стремящиеся к предсказуемому денежному потоку и потенциалу роста, ищут возможности для приобретения региональных чартерных операторов и компаний по управлению воздушными судами.

Великобритания введёт обязательную электронную видимость ADS-B для АОН

Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) дало понять, что система электронной видимости ADS-B (Electronic Conspicuity – EC) вскоре станет обязательной для всех воздушных судов, работающих в нижнем воздушном пространстве Великобритании. Обновлённая концепция эксплуатации будет опубликована в конце 2026 или начале 2027 года после текущего пересмотра.

В новом документе (CAP 3217), опубликованном 2 марта, регулятор указал, что расширенная интеграция дронов, летающих за пределами прямой видимости, потребует от всех пользователей воздушного пространства принятия усиленных мер безопасности. В частности, «пилотируемые ле-

тательные аппараты, работающие на более высоких скоростях, требуют более высокоэффективных устройств электронной видимости, в первую очередь способных обеспечить увеличенную дальность обнаружения для своевременного выполнения маневров уклонения», - поясняется в документе. «В настоящее время невозможно ожидать, что беспилотные летательные аппараты смогут обнаружить пилотируемые летательные аппараты без решения на основе электронной видимости».

В ходе первоначальных консультаций, опубликованных в 2025 году, Управление гражданской авиации (CAA) изложило девять основанных на фактических данных позиций относительно роли

электронной видимости в воздушном пространстве Великобритании, которые, по его словам, «обеспечивают реалистичный и соразмерный путь для успешного внедрения». Было получено более 800 ответов в опросе, в том числе 49% от общества гражданской авиации, которое, хотя и «признало и в целом высоко оценило потенциал электронной видимости», также выразило обеспокоенность, «особенно в отношении практичности, соразмерности и затрат, связанных с требованиями к оборудованию».

В несегрегированном воздушном пространстве, определяемом как «объём воздушного пространства Великобритании, где беспилотные летательные аппараты, движущиеся за пределами прямой видимости (BVLOS), будут работать вместе с другими пользователями воздушного пространства, при этом система EC выступает в качестве смягчающего фактора», воздушные суда, летающие на скоростях более 140 узлов, должны использовать транспондер ADS-B Out с функциональностью Mode S. ADS-B In останется необязательным, заявило Управление гражданской авиации Великобритании (CAA).

Несколько респондентов также выразили обеспокоенность по поводу того, что универсальное решение, напоминающее систему предотвращения столкновений в воздушном пространстве (TCAS), будет неуместным, отметив, что «интеграция маломощных устройств EC с TCAS может привести к чрезмерному количеству предупреждений и отвлекающим факторам на дисплее воздушного движения, с которыми придется справляться операторам пилотируемых воздушных судов».

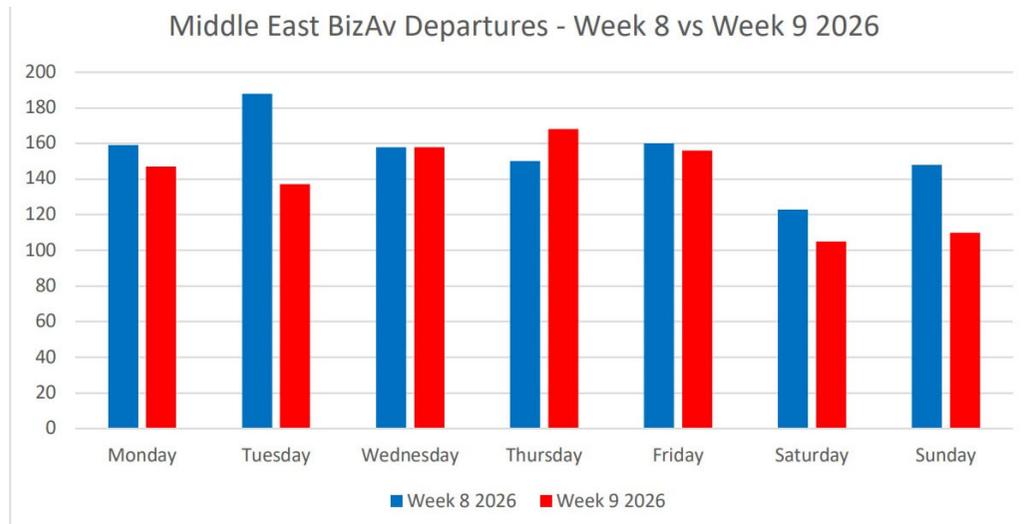


Конфликт между Ираном, Израилем и США нарушает авиасообщение на Ближнем Востоке

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, начало вооруженного конфликта между Ираном, Израилем и США 28 февраля вызвало немедленный и ощутимый шок в деловой авиации на всём Ближнем Востоке. Данные WINGX показывают резкое сокращение количества вылетов бизнес-джетов и сбои в расписании коммерческих авиарейсов в основных узловых аэропортах региона. Далее будут рассмотрены четыре аспекта этого влияния.

Вылеты с деловых самолётов на Ближнем Востоке: последние две недели (16 февраля – 1 марта)

На диаграмме ниже показано общее количество вылетов бизнес-джетов из аэропортов Ближнего Востока по дням за две недели до и в начале конфликта. Резкое падение с 28 февраля (суббота 9-й недели) сразу бросается в глаза, иллюстрируя, как быстро шок отразился на графике бизнес-джетов.



Ежедневные вылеты бизнес-джетов на Ближнем Востоке с 16 февраля по 1 марта

Общее количество вылетов в течение 8-й недели (16-22 февраля): 1086 | Общее количество вылетов на 9-й неделе (23 февраля-1 марта): 981 | Изменение по сравнению с предыдущей неделей: -10%

Куда делись самолёты? Самые популярные направления с 27 февраля по 1 марта

Несмотря на общее падение числа рейсов, в период с 27 февраля по 1 марта из аэропортов Ближнего Востока вылетел 371 бизнес-джет. Структура направлений наглядно демонстрирует: самолёты направлялись в основном в соседние и близлежащие региональные рынки, с заметным перекосом в сторону стран, предлагающих географическую близость и операционную стабильность. Наибольшее снижение наблюдалось в количестве рейсов внутри региона, например, в Саудовской Аравии и внутри неё рейсы сократились на 60%.

Arrival Country	Flights	% of Total Flights	vs 1Y ago: Flights
Turkey	89	24.0%	-20.5%
Cyprus	27	7.3%	92.9%
France	24	6.5%	14.3%
Greece	23	6.2%	35.3%
Saudi Arabia	22	5.9%	-60.0%
United Arab Emirates	18	4.9%	-64.7%
Russia	17	4.6%	-19.0%
Oman	16	4.3%	220.0%
Italy	11	3.0%	-38.9%
United Kingdom	11	3.0%	-60.7%
Grand Total	371	100.0%	-30.8%

Рейсы бизнес-джетов из Ближнего Востока в страны с 27 февраля по 1 марта

«Рейсы, совершённые 1 год назад» относятся к рейсам, совершённым в те же даты в прошлом году (27 февраля - 1 марта 2025 года)

Турция доминировала как страна назначения номер один, приняв почти четверть всех рейсов, что, тем не менее, на 20,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Это говорит о том, что, несмотря на то что Турция была страной с наибольшим притоком туристов, она всё же ощутила на себе последствия конфликта.

Что касается Европы, то на Францию, Грецию, Италию и Великобританию в совокупности приходилось 18,7% трафика, направлявшегося с Ближнего Востока. В целом, снижение общего числа вылетающих рейсов на 30,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года подчеркивает серьёзность снижения спроса на Ближнем Востоке.

Бизнес-джеты на стоянках по всему Ближнему Востоку

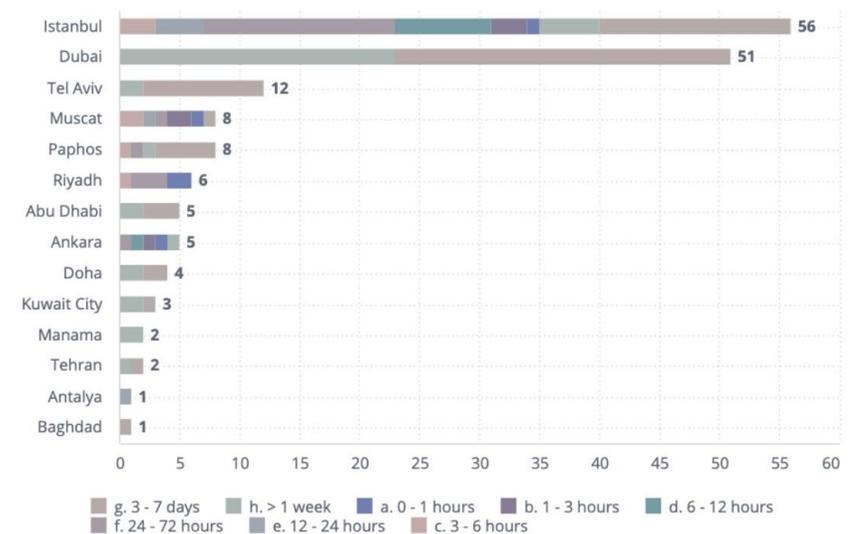
Данные WINGX о нахождении самолётов на стоянках показывают, что по состоянию на 3 марта 19:15 UTC в аэропортах Ближнего Востока простаивало 164 бизнес-джета со средней продолжительностью стоянки 4,5 дня, что указывает на то, что большая часть этих простоев приходится на постконфликтный период, начавшийся 28 февраля. К 4 марта 12:25 UTC общее число сократилось до 140 самолётов, хотя средняя продолжительность стоянки увеличилась до 4,9 дня, что говорит о том, что, хотя некоторые самолёты начали перемещаться, оставшиеся всё больше задерживаются на своих стоянках.

Стамбул лидирует в обоих показателях, что отражает его роль как основного центра передислокации самолётов, покинувших регион сразу после конфликта. Дубай занимает второе место среди городов, где все припаркованные самолёты находятся на земле три дня и более.

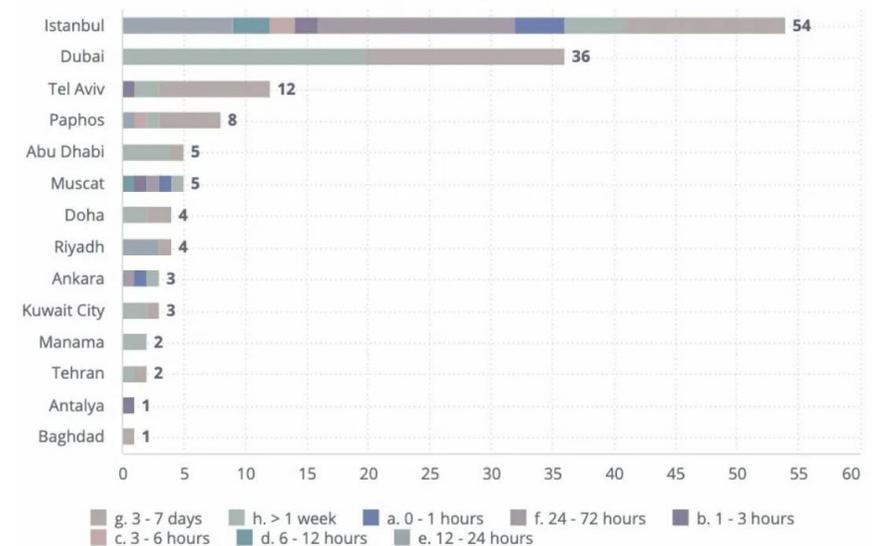
Перебои в работе авиакомпаний и грузовых перевозок: 23 февраля – 1 марта

Приостановка полётов бизнес-джетов является частью более масштабного коллапса авиаперевозок на Ближнем Востоке. Ниже будет рассмотрено параллельное воздействие на коммерческие пассажирские и грузовые авиаперевозки, которые имеют решающее значение для понимания полного масштаба региональных потрясений.

Коммерческие пассажирские перевозки на Ближнем Востоке в целом до пятницы, 27 февраля, оставались в пределах нормы, а затем резко ухудшились 28 февраля, когда вступили в силу ограничения на использование воздушного пространства, и авиаперевозчи-



Припаркованные бизнес-джеты по городам Ближнего Востока (164 самолёта) по состоянию на 3 марта 19:15 UTC



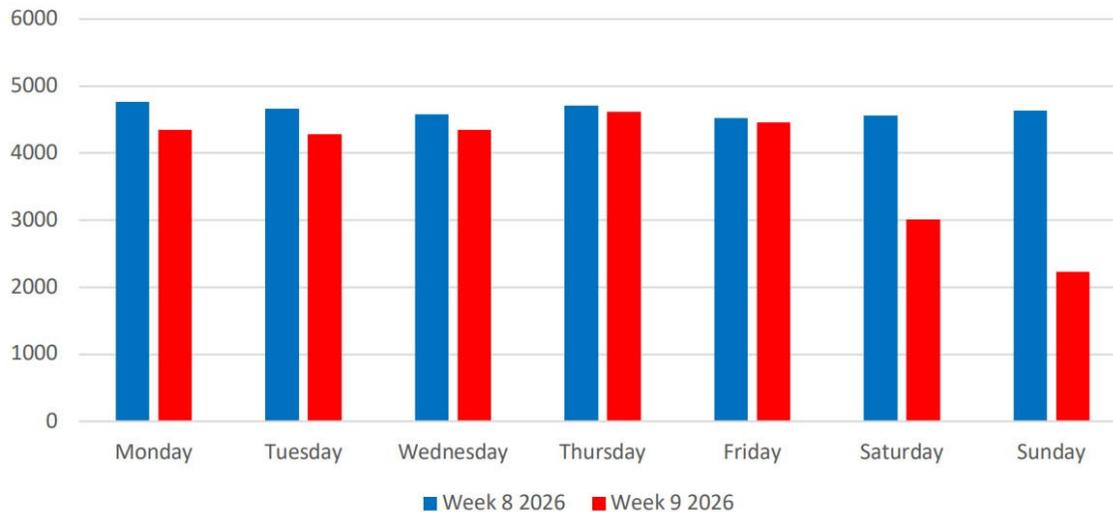
Припаркованные бизнес-джеты по городам Ближнего Востока (140 самолётов) по состоянию на 4 марта 12:25 UTC

ки начали приостанавливать полёты. На диаграмме ниже сравнивается количество рейсов регулярных авиакомпаний по дням между 8-й неделей (16-22 февраля) и 9-й неделей (23 февраля - 1 марта), иллюстрируя момент, когда ситуация резко ухудшилась в субботу, 28 февраля.

Среди 20 крупнейших авиакомпаний, прекративших полёты на Ближний Восток в период с 16 февраля по 1 марта, все перевозчики зафиксировали снижение показателей по сравнению с 8-й и 9-й неделями. Наибольшие потери понесли крупные авиакомпании Персидского залива: Qatar Airways (-25%), flydubai (-27%), Emirates (-21%) и Etihad (-26%), в то время как Mahan Air показала самое резкое падение в этом наборе данных – на 35%, что отражает прямое участие Ирана в конфликте. Turkish Airlines оказалась наиболее устойчивой, снизившись всего на 8%, что соответствует превращению Стамбула в основной пункт назначения для переориентации пассажирских перевозок.

Сбои затронули и грузовые авиаперевозки: за период с 23 февраля по 1 марта было зафиксировано 468 грузовых рейсов, что на 19% меньше по сравнению с аналогич-

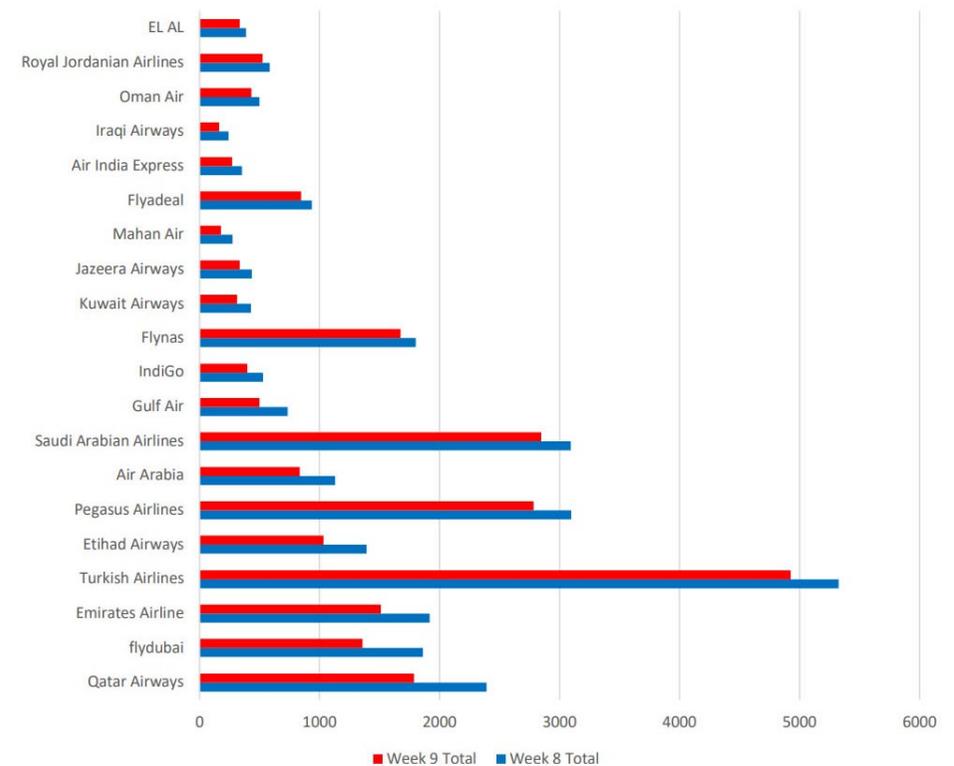
Middle East Scheduled Departures - Week 8 vs Week 9 2026



Ежедневные рейсы регулярных авиакомпаний на Ближнем Востоке с 16 февраля по 1 марта

ным периодом прошлого года. Дубай лидировал по объёму грузоперевозок со 116 рейсами, но там наблюдалось резкое снижение на 30% в годовом исчислении, что отражает значительную вовлеченность ОАЭ в конфликт несмотря на то, что они не являются прямыми участниками боевых действий.

Затем последовали Манама (96 рейсов, -17% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) и Стамбул (90 рейсов, -16%), при этом относительная устойчивость Стамбула вновь подтвердила его роль регионального резервного узла. Последствия выходят за рамки



Наиболее пострадавшие авиакомпании на 8-й неделе по сравнению с 9-й неделей (16 февраля – 1 марта)

авиации: Ближний Восток служит важнейшим транзитным коридором, и даже кратковременный сбой может создать узкие места в цепочке поставок.

Наблюдается ли заметное снижение активности бизнес-джетов в мире?

В обычных условиях на Ближний Восток обычно приходится всего 2% от общего числа рейсов бизнес-джетов в мире, что достаточно мало, чтобы региональный спад мог нивелировать рост в других регионах. Данные за 8-ю неделю подтверждают это предположение: остальной мир сохраняет стабильный уровень трафика, даже несмотря на то, что Ближний Восток потерял значительную часть рейсов.

В глобальном масштабе трафик бизнес-джетов на 9-й неделе (23 февраля – 1 марта) вырос на 2,4% по сравнению с той же неделей прошлого года, а с начала года рост составляет внушительные 3,5%, что является ускорением по сравнению с ростом на 1,7%, достигнутым за тот же период 2025 года по сравнению с 2024 годом. Северная Америка продолжает лидировать по недельному росту на уровне 4,0%, и на 3,4% с начала года, в то время как Европа демонстрирует рост на 3,0% на 9-й неделе и на 2,6% с начала года. Южная Америка с начала года показала +8,5%, что подтверждает её статус ведущего развивающегося рынка, даже несмотря на более слабый рост на 9-й неделе.

	YOY		
	W09 '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	4.0%	3.4%	2.0%
Europe	3.0%	2.6%	(1.2%)
South America	(3.1%)	8.5%	5.0%
Asia	(1.5%)	4.2%	2.2%
Middle East	(29.2%)	(6.8%)	1.3%
Africa	(29.7%)	1.4%	(7.1%)
Global	2.4%	3.5%	1.7%

Мировой трафик бизнес-джетов с начала года (1 января - 1 марта)

На Ближнем Востоке на 9-й неделе 2026 года снижение составило 29,2% по сравнению с 2025 годом, а с начала года по 1 марта трафик снизился на 6,8% (с начала года по 22 февраля регион показал снижение на 3,1%). Снижение на 29,7% в Африке на 9-й неделе, вероятно, отражает влияние нарушений в региональном воздушном пространстве, а тенденция с начала года составляет +1,4%. На глобальном уровне рост на 2,4% на 9-й неделе свидетельствует о том, что рост на рынках Северной Америки и Европы достаточно силен, чтобы компенсировать значительное снижение на Ближнем Востоке и в Африке, но затяжные конфликты проверят эту устойчивость на прочность, поскольку тенденция с начала года начнет включать в себя больше недель, затронутых конфликтами.



Предложение на вторичном рынке сокращается, а цены растут

Согласно последнему анализу рынка от Jefferies, количество подержанных бизнес-джетов на вторичном рынке в феврале 2026 года сократилось на 12% в годовом исчислении, до 1015 самолётов, в то время как средняя цена выросла на 7%. В феврале запасы практически не изменились по сравнению с январем, но за последние шесть месяцев сократились на 16%. Доступные самолёты составили 4% от общего эксплуатируемого флота по сравнению со средним показателем в течение года в 4,6%, сообщила Jefferies, ссылаясь на собственный анализ и данные Amstat.

Снижение запасов было обусловлено преимущественно бизнес-джетами с большим салоном, их количество сократилось на 21% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, за ними следуют лёгкие самолёты (-10%) и средние (-9%). Средние запрашиваемые цены выросли на 2% по сравнению с январем и на 7% по сравнению с февралём 2025 года, хотя в течение последних шести месяцев цены оставались неизменными по сравнению с прошлым годом.

Что касается бизнес-джетов, выпущенных менее семи лет назад, то имеющиеся запасы сократились на 36% в годовом исчислении и на 4% в месячном, составив 2,1% от всего флота. В месячном исчислении запасы сократились у Cessna на 10%, у Bombardier – на 7%, и у Gulfstream – на 6%.

Доступность бизнес-джетов Gulfstream снизилась на 50% по сравнению с прошлым годом и составила 29 самолётов, что составляет 1,5% от флота против 3,2% в феврале прошлого года. Снижение было обусловлено G650, доступность которых сократилось

на 19 самолётов по сравнению с прошлым годом. В феврале на продажу выставлено три G650 (один стандартный и два с увеличенной дальностью полёта) по средней цене \$54,2 млн. Средние цены на самолёты Gulfstream выросли на 18% по сравнению с прошлым годом и составили \$32,0 млн, причём наибольший рост показали G650 (+39%) и G280 (+12%).

Согласно данным Amstat, по состоянию на февраль в эксплуатации находилось 85 самолётов G700, что на четыре больше, чем в январе. Компания Jefferies отметила, что, по данным Amstat, был произведён 51 самолёт G800, из которых 15 находятся в эксплуатации.

Запасы бизнес-джетов Bombardier сократились на 44% по сравнению с прошлым годом и составили 39 единиц, или 2,1% от всего флота. Доступность модели Global снизилась на 43% в годовом исчислении, запасы Challenger сократились на 56%, а Learjet – на 38%. На продажу был выставлен один самолёт Global 7500 за \$62,5 млн. Средняя цена самолётов Bombardier снизилась на 1% в годовом исчислении до \$21,3 млн, цены на Learjet упали на 15%, в то время как стоимость Global и Challenger осталась неизменной.

Количество Cessna Citation на вторичном рынке сократилось на 32% по сравнению с прошлым годом и составило 45 самолётов, что равно 2% от активного парка. Снижение по сравнению с прошлым годом было обусловлено уменьшением запасов Sovereign на восемь самолётов и M2 на семь. В продаже было четыре самолёта Latitude и один Longitude. Средние цены на Citation выросли на

24% по сравнению с прошлым годом, но снизились на 7% по сравнению с предыдущим месяцем. Рост цен был обусловлен листингом одного Citation X+ за \$11,2 млн, что на 236% больше, чем в прошлом году. Средняя цена четырёх самолётов Latitude составила \$16 млн, а подержанных Longitude – около \$18,1 млн.

Доступность самолётов Embraer снизилась на 24% по сравнению с прошлым годом и составила 37 джетов, или 2,8% от всего парка. Это связано с уменьшением количества Phenom 300 на четыре единицы и Legacy 500 на три единицы. Средние цены на самолёты Embraer остались неизменными по сравнению с прошлым годом и составили \$12,4 млн.

Запасы Dassault сократились на 5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 21 бизнес-джет, что составляет 3,9% от всего флота. Цены на самолёты Dassault снизились на 8% по сравнению с прошлым годом, при этом стоимость Falcon 7X упала на 12%, а Falcon 900LX – на 7%.



Global Jet Capital: в четвёртом квартале 2025 года рынок бизнес-джетов был стабилен

По данным Global Jet Capital, рынок бизнес-джетов стабильно завершил 2025 год благодаря сильным фундаментальным факторам, включая рост трафика и активности по сделкам, а также стабильную доступность и стоимость воздушных судов.

Американская компания, специализирующаяся на финансировании деловой авиации, на прошлой неделе опубликовала свой обзор рынка за четвёртый квартал 2025 года, заявив, что эти тенденции создают предпосылки для сохранения положительной динамики в 2026 году. Согласно отчёту, в четвёртом квартале наблюдался повсеместный рост

активности бизнес-джетов, увеличившись на 4,6% в годовом исчислении. Портфель заказов у производителей в четвёртом квартале вырос на 10,4% в годовом исчислении благодаря увеличению количества заказов и высокой транзакционной активности в 2025 году, при этом общий объём увеличился на 9,8% по сравнению с прошлым годом.

Что касается количества самолётов, выставленных на продажу на вторичном рынке относительно эксплуатируемого флота, то в четвёртом квартале 2025 года этот показатель был ниже, чем в том же периоде 2024 года, снизившись с 7,4% до 6,9%.

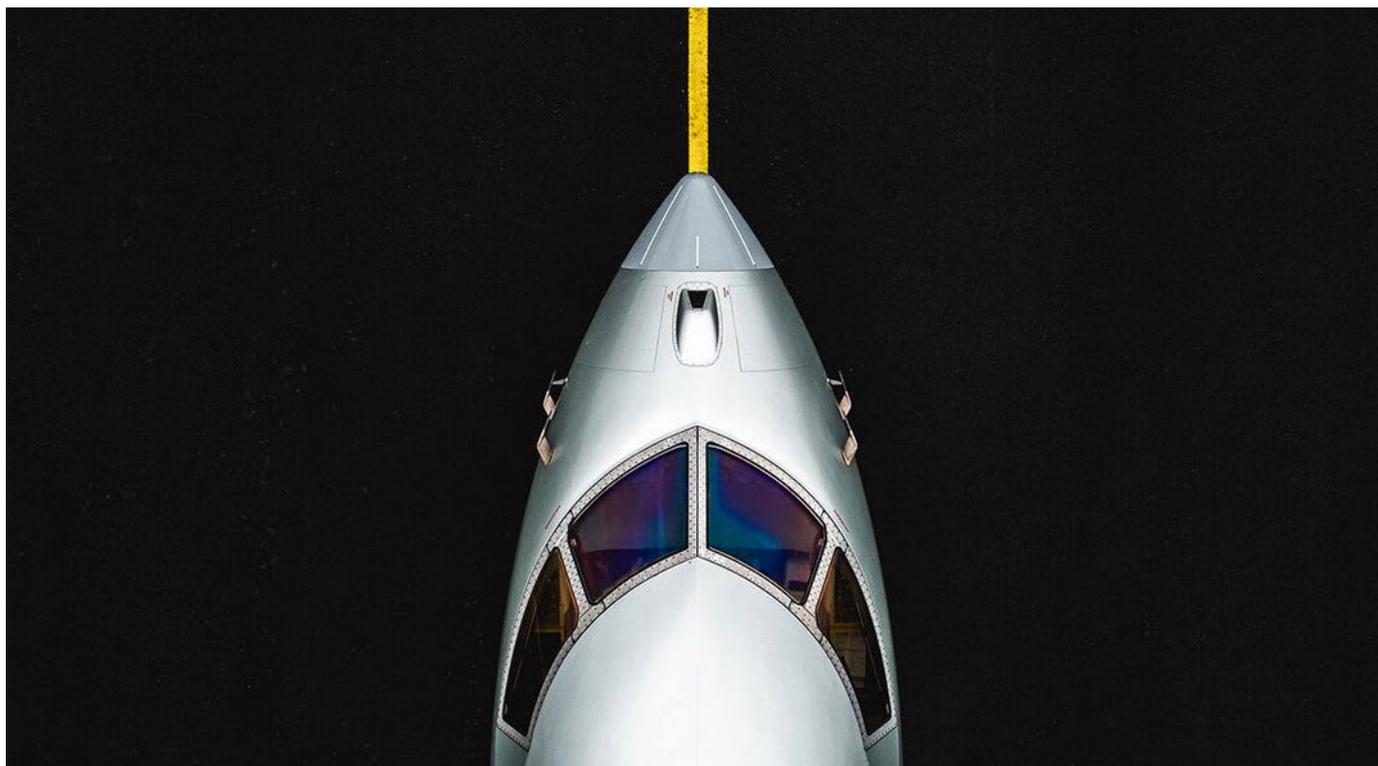
Однако в четвёртом квартале 2025 года рыночная стоимость самолётов выросла на 0,4%, что отражает стабильность спроса и предложения в течение квартала.

В четвёртом квартале 2025 года глобальный экономический рост замедлился до 2,5% по сравнению со средним показателем около 3% за первые три квартала прошлого года. Тем не менее, рост в этом квартале оказался сильнее, чем ожидалось ранее в этом году, когда экономисты были обеспокоены неопределённостью, возникшей после введения пошлин на товары нескольких крупных торговых партнеров США, заявила Global Jet Capital.

В преддверии 2026 года сохраняются неопределённость и геополитические риски, говорится в отчёте. «Экономисты, однако, становятся всё более оптимистичными, прогнозируя, что устойчивость сохранится и в 2026 году. МВФ ожидает, что в 2026 году мировая экономика вырастет на 3,3%, что на 0,2 процентных пункта больше, чем прогнозировалось в октябре 2025 года», - говорится в отчёте.

Высокий спрос на деловую авиацию, возникший в осенний туристический сезон 2024 года, сохранился и в 2025 году, что привело к росту трафика в течение года на 3,8%. Активность ускорилась в четвёртом квартале, увеличившись на 4,6% в годовом исчислении. Рост был повсеместным: количество вылетов выросло на 4,3% в Северной Америке и на 5,4% в остальном мире по сравнению с четвёртым кварталом 2024 года. Самолёты в долевом владении оставались ведущим сегментом роста.

Трафик бизнес-джетов в четвёртом квартале 2025



года увеличился на 0,7% по сравнению с третьим кварталом, что примерно соответствует росту на 1,1% в четвертом квартале 2024 года и является улучшением по сравнению со снижением на 2,1%, зафиксированным в четвертом квартале 2023 года. Общее количество рейсов по итогам года было на 3% больше, чем в 2022 году, предыдущем пиковом году по количеству вылетов.

Портфели заказов производителей, без учёта компании Dassault, которая не представила свой отчёт до публикации, в четвертом квартале 2025 года вырос на 10,4% в годовом исчислении, достигнув \$53,6 млрд. В целом по отрасли в течение квартала соотношение заказов к поставкам оставалось высоким, несмотря на рост поставок и выручки, что свидетельствует о сохраняющемся высоком спросе на новые бизнес-джеты. Сроки поставки у основных производителей оставались в пределах от 18 до 24 месяцев.

В 2025 году общий объём сделок в долларовом выражении увеличился на 9,7% по сравнению с 2024 годом. После снижения на 0,4% в годовом исчислении во втором квартале 2025 года активность резко возросла в третьем квартале, при этом объём сделок увеличился на 20,5% по сравнению с третьим кварталом 2024 года. В четвертом квартале рост замедлился, но оставался положительным, поскольку объём сделок увеличился на 3,5% в годовом исчислении. По данным Global Jet Capital, за весь год объём сделок с бизнес-джетами в долларовом выражении равномерно распределился между новыми и поддержанными самолётами.

Поставки новых самолётов стабильно росли на

протяжении всего 2025 года, отражая то, что Global Jet Capital называет «новой нормой» в уровнях производства после спада, вызванного пандемией. «Несмотря на сохраняющиеся существенные ограничения в цепочке поставок и нехватке рабочей силы, производители в значительной степени нормализовали производство и поддерживают относительно стабильный уровень заказов», - говорят в компании.

В результате объём новых поставок в долларовом выражении вырос на 6,1% по сравнению с 2024 годом. Предварительные отчёты показали снижение объёма новых поставок на 1,2%, однако компания Global Jet Capital отметила, что на момент публикации не все поставки за 2025 год были учтены, и ожидается, что этот показатель увеличится по мере завершения отчётности.

Вторичный рынок в 2025 году также показал хорошие результаты: в четвертом квартале объём продаж вырос на 17,8% и на 13,5% за весь год. Согласно отчёту, в четвертом квартале 2025 года предложение самолётов на вторичном рынке сократилось на 5,6% в годовом исчислении, что в целом соответствует снижению количества новых предложений на 5,8% за весь год.

В 2021 году высокая активность на рынке привела к многочисленным сделкам с непубличными самолётами, что способствовало снижению количества публичных объявлений на 25,3% по сравнению с 2019 годом. Однако с начала 2022 года по середину 2024 года продавцы постепенно вернулись к публичному размещению объявлений о продаже своих самолётов, что вернуло активность в со-

ответствие с историческими нормами и привело к увеличению числа новых объявлений.

По мере стабилизации рынка в конце 2024 и 2025 годов количество объявлений снова начало снижаться. Состав этих объявлений также изменился с 2019 года. В 2019 году на самолёты в возрасте 13 лет и старше приходилось 58,4% объявлений; к 2025 году эта доля выросла до 69,6%. Между тем, количество объявлений о продаже самолётов в возрасте 12 лет и младше сократилось на 20,1% за тот же период и составило всего 30,4% от общего числа объявлений в 2025 году.

В четвертом квартале 2025 года доступность самолётов снизилась до 6,9% от общего парка, упав с 7,6% в третьем квартале. Доступность на конец квартала также была ниже 7,5%, зафиксированных на конец четвертого квартала 2024 года, и значительно ниже исторического среднего показателя, составляющего примерно 10%. Это снижение было обусловлено меньшим количеством новых предложений и сохраняющейся активностью на вторичном рынке в конце 2024 и 2025 годов. Период стабильности последовал за периодом роста доступности, поскольку в 2023 и 2024 годах на рынок было выставлено больше подержанных самолётов.

Ожидается, что в 2026 году соотношение спроса и предложения останется сбалансированным, а количество предложений и доступность будут оставаться ниже исторических средних показателей.

Согласно данным Global Jet Capital, в четвертом квартале 2025 года рыночная стоимость самолётов одного возраста выросла на 0,4%

по сравнению с четвертым кварталом 2024 года, что подтверждает тенденцию к относительной стабильности, начавшуюся в конце 2023 года. В период с третьего по четвертый квартал 2025 года совокупная стоимость снизилась на 0,6%, оставаясь в целом в пределах исторических показателей.

Этот период относительной стабильности последовал за значительным ростом стоимости в период с 2021 по 2023 год. Хотя в четвертом квартале доступность снизилась, в целом в течение квартала стабильность сохранялась. Несмотря на общую

стабильность, в четвертом квартале 2025 года тенденции изменения стоимости различались по всей базе. Как отмечалось ранее, доступность более старых самолетов оставалась выше, чем более свежих. В результате за квартал стоимость самолетов в возрасте 13 лет и старше снизилась на 0,7%, продолжая нормализоваться после роста, зафиксированного в период с 2021 по 2023 год. В отличие от этого, стоимость самолетов в возрасте 12 лет и младше умеренно выросла, увеличившись на 0,8%.

В отчете отмечается, что бизнес-джеты – это ак-

тивы, стоимость которых со временем снижается, и следует ожидать устойчивого падения цены самолета в течение всего срока его службы. «В настоящее время среди участников отрасли существует консенсус относительно того, что спрос и предложение хорошо сбалансированы и должны поддерживать стабильную стоимость самолетов в обозримом будущем, несмотря на экономическую неопределенность», - говорится в нем.

В целом, в рыночном обзоре 2025 год описывается как «стабильный год», несмотря на «неопределенность и волатильность», характерные для макроэкономической ситуации в начале года. «На этом фоне в 2025 году рынок бизнес-джетов оставался сильным, при этом использование росло из года в год и ускорилось во второй половине года», - говорится в заключении отчета. «Также количество сделок оставалось стабильным на протяжении большей части года, а доступность и цены – неизменными. В целом, рынок, по всей видимости, имеет хорошие перспективы для сохранения своего сильного положения в 2026 году».

Между тем, осенью прошлого года компания Global Jet Capital прогнозировала, что в 2029 году будет заключено 3778 сделок по приобретению бизнес-джетов на сумму \$44,2 млрд, по сравнению с 3383 сделками на сумму \$38,7 млрд в 2025 году.

В рамках прогноза на 2025 год компания предсказала, что как общее количество сделок, так и их сумма будут расти в среднем на 3,9% в год в течение следующих пяти лет. В 2021 году было заключено рекордное количество сделок – 3963 – на сумму \$32,5 млрд.



Незаконные чартерные рейсы подрывают позиции легальных операторов в Азиатско-Тихоокеанском регионе

Незаконные чартерные рейсы продолжают оставаться серьёзной проблемой для рынка деловой авиации Азиатско-Тихоокеанского региона, где спрос на частные рейсы постоянно превышает количество доступных самолётов, имеющих сертификат эксплуатанта воздушного судна (АОС). Дисбаланс спроса и предложения создаёт благодатную почву для недобросовестных операций, и, по оценкам лидеров отрасли, примерно 30% регионального рынка остаётся нелегальным – эта цифра была отмечена в исследовании 2021 года, проведённом глобальной юридической фирмой Holman Fenwick Willan (HFW) и Азиатской ассоциацией деловой авиации (AsBAA), и, несмотря на неоднократные предупреждения, ситуация практически не улучшилась.

Для Брендана Туми, генерального директора Air Charter Service (ACS) Singapore, незаконные чартерные рейсы представляют собой прямую угрозу для операторов, работающих по правилам Part 135. Компания, работающая в 21 стране и имеющая 41 офис, включая семь в Азиатско-Тихоокеанском регионе, занимается частными и коммерческими чартерными рейсами, грузовыми перевозками и срочными миссиями, что позволяет ей напрямую видеть, как незаконные рейсы Part 91 подрывают позиции легальных операторов.

«По оценкам отрасли, этот показатель по-прежнему составляет около 30% или немного меньше», - сказал Туми. «В некоторых странах, таких как Малайзия, ситуация определенно улучшилась, поскольку

ку правительство предприняло определённые меры для борьбы с этим явлением. К сожалению, обычно это происходит в результате аварии, которая привлекает внимание правительства страны к проблеме».

Брендана Туми назвал несколько факторов, позволяющих незаконным чартерным рейсам сохраняться, начиная с фундаментального непонимания различий между Part 91 и Part 135. Он объяснил, что этот пробел существует с обеих сторон сделки: владельцы воздушных судов могут не понимать юридических последствий выполнения коммерческого чартера как частного рейса по Part 91, в то время как клиенты часто не осознают, что им необходимо обеспечить наличие воздушного судна с действующим сертификатом эксплуатанта (АОС), летающего по правилам Part 135. Регуляторная путаница значительно ослабляет контроль за безопасностью.

«Воздушное судно с действующим сертификатом эксплуатанта (АОС) для коммерческого чартера должно проходить значительно более строгие проверки технического обслуживания и безопасности, чем это требуется для частных рейсов Part 91», - пояснил он. «Любая авария на рейсе, за который пассажиры заплатили и который зарегистрирован по Part 91, потенциально может иметь последствия для страхования».

По словам Туми, стандарт ACS заключается в запросе у операторов копий соответствующих сертификатов эксплуатанта (АОС). Он считает, что спрос на частную авиацию в Азиатско-Тихоокеанском регионе растёт по мере повышения осведомлённости,



и его сингапурский офис обработал на 25% больше рейсов на частных самолётах в 2025 году. Тем не менее, квалифицированных чартерных самолётов по-прежнему мало – этот дефицит в сочетании с корыстными брокерами позволяет осуществлять незаконные чартеры.

«Возможно, худшей стороной в этом сегменте являются недобросовестные брокеры, предлагающие своим клиентам незаконные чартеры в качестве вариантов, при этом клиент не знает, что у самолёта нет сертификата эксплуатанта и ему не разрешено осуществлять коммерческие чартеры». Он добавил, что Индонезия и Китай входят в число регионов с наибольшим количеством несоответствующих требованиям операций.

Как и Туми, Хибики Уемото, директор по продажам Phenix Jet Hong Kong, наблюдает рост спроса на чартерные рейсы, особенно после третьего квартала 2025 года. Японско-американская группа Phenix Jet, имеющая дополнительные офисы в Сингапуре и на Каймановых островах, управляет крупнейшим в регионе флотом самолётов Bombardier Global 7500, а также Global 6000/6500, Gulfstream G650 и G600 и Boeing BBJ.

Уемото отметил, что рост сертифицированного флота для чартерных рейсов не успевает за ростом спроса, создавая разрыв между спросом и предложением, который легко использовать. В результате аннулирования страховых полисов стороны могут столкнуться с серьёзными обязательствами, а финансовые соглашения могут быть расторгнуты. Он подчеркнул, что незаконные чартерные рейсы

напрямую вредят легальным операторам, искажая рынок и создавая ложное представление о том, что чартер – это дешево и быстро, игнорируя при этом вопросы безопасности.

«Резкий рост спроса на чартерные рейсы создал вакуум, который готовы заполнить нелегальные операторы», - сказал Уемото, отметив, что «чистых брокеров» по-прежнему мало. Он добавил, что цифровые платформы упрощают бронирование рейсов, часто без прозрачности в отношении соответствия рейса требованиям.

Риски, на которые указывают Туми и Уемото, – это реальные проблемы. В августе 2023 года самолёт Beechcraft 390 Premier I, эксплуатируемый компанией Jet Valet и зарегистрированный в США, выполнял полёты в соответствии с Part 91, несмотря на перевозку пассажиров за вознаграждение. Во время проверки перед посадкой были непреднамеренно выпущены воздушные тормоза, что привело к потере управления. Premier I разбился на шоссе недалеко от аэропорта Субанг в Куала-Лумпуре, погибли все восемь человек на борту и двое на земле.

В заключительном отчёте сделан вывод, что оператор, по всей видимости, «использует серые зоны регулирования, избегая тем самым строгого надзора и необходимых разрешений».

«Главные риски – это отсутствие страхового покрытия и, конечно же, смерть», - сказал Стефан Вуд, генеральный директор Singapore Air Charter. Как глава компании по брокерским услугам и

управлению воздушными судами, он наблюдает рынок, движимый простой доступностью. «Люди хотят летать, и они будут брать то, что есть», - сказал Вуд, отметив, что «конечный пользователь понятия не имеет, что летит незаконным чартерным рейсом». Когда найти подходящий самолёт не удаётся, объяснил он, роль брокера становится критически важной.

«Это зависит от брокеров и частных компаний по управлению воздушными судами. Конечный пользователь никогда не спрашивает, законно это бронирование или нет. Как брокеры, мы проверяем сертификаты эксплуатанта (АОС) до бронирования у нового оператора». В этой ситуации, предположил Вуд, отсутствие законных вариантов само по себе может стать прикрытием для недобросовестных участников рынка.

«В идеале операторы и брокеры должны отклонять запросы на коммерческие рейсы в соответствии с Part 91, владельцы должны понимать ответственность за получение дохода, а регулирующие органы должны активно обеспечивать соблюдение правил, а не просто проверять документацию», - добавил Уемото. «Однако мы считаем, что критический пробел обусловлен специфическим масштабом отрасли в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Имеется достаточное количество самолётов для организации периодических «частных чартеров», но рынок остается слишком нишевым, чтобы регулирующие органы могли оправдать значительные инвестиции ресурсов, необходимые для его строгого контроля». Уемото отметил, что некоторые рынки Юго-Восточной Азии особенно подвержены

незаконным чартерам, часто из-за пробелов в регулирующем надзоре. В некоторых регионах власти или наземные службы могут даже рекомендовать объявлять рейсы частными. Участие брокеров в таких рейсах обычно является тревожным сигналом, пояснил он.

«Учитывая небольшое количество коммерческих сертифицированных самолётов в Азиатско-Тихоокеанском регионе, может быть очевидно, когда частный самолёт выполняет коммерческие рейсы». Проблема, по словам Умемото, заключается в юридическом подтверждении принадлежности пассажира или доказательстве того, что владелец получил доход. «Деловая авиация в Азиатско-Тихоокеанском регионе – это нишевый сектор по сравнению с рынком коммерческих авиаперевозок. Сложность выявления и доказательства незаконных чартерных рейсов требует значительных следственных ресурсов, что является серьёзным препятствием для того, чтобы регулирующие органы уделяли этому приоритетное внимание».

По словам Умемото, регуляторная фрагментация является значительным препятствием, поскольку каждая юрисдикция занимает свою собственную позицию, а трансграничное сотрудничество ограничено, так как регулирующим органам часто не хватает бюджета или методологии для координации. Отсутствие надёжной статистики ещё больше осложняет усилия, затрудняя для регулирующих органов и отрасли оценку полного масштаба незаконных чартерных рейсов.

«Учитывая огромное количество зарегистрированных воздушных судов в регионе, правоприменение

ещё больше осложняется, и мы видели случаи, когда власти неохотно принимали меры против воздушных судов, зарегистрированных за пределами региона».

Стефан Вуд согласился с тем, что «проблема Азиатско-Тихоокеанского региона» проистекает из того факта, что в регионе работают воздушные суда, находящиеся под управлением нескольких регулирующих органов.

«Возьмем, к примеру, Сингапур: там работают как чартерные, так и частные самолёты под флагами США, Австралии, Каймановых островов, Сан-Марино, Мальты, Гернси и Бермудских островов. Причина в том, что в Сингапуре нет жизнеспособной системы регистрации частной авиации, поэтому легальные операторы работают по иностранным разрешениям, основанным на правилах своей страны. Контролировать это становится очень сложно, ведь кто тогда этим будет заниматься?»

Туми добавил, что власти исторически проявляли мало интереса к преследованию незаконных чартерных рейсов на самолётах с иностранной регистрацией. Тем не менее, он отметил изменение ситуации за последний год: в аэропорту Селетар участились перронные проверки в ответ на сообщения осведомителей – это, по его мнению, позитивный шаг в регулировании. Он подчеркнул, что сложность юрисдикции не освобождает регулирующие органы от их основной обязанности.

«Независимо от того, зарегистрирован ли самолёт в местном или иностранном реестре, мест-

ные правоохранительные органы должны понимать, что если самолёт летит в их воздушном пространстве, то это в конечном итоге их ответственность, поскольку безопасность людей, летающих через это воздушное пространство, – это их ответственность».

Для того чтобы ответственность стала реальностью, необходим многосторонний подход. Меры могут включать в себя публичный список нарушителей, позволяющий публично осуждать их – подобно предупреждениям в финансовой индустрии, – и более эффективное использование сетей наземного обслуживания, обрабатывающих разрешения на полёты. Повышение осведомлённости пассажиров о необходимости наличия сертификата эксплуатанта может снизить спрос. Он подчеркнул, что эти усилия должны сочетаться с видимым контролем – более частыми проверками на перроне и публичными примерами нарушителей – для создания эффективного сдерживающего фактора.

Развивая эту мысль, Умемото подчеркнул необходимость штрафных санкций и межюрисдикционного сотрудничества для борьбы с незаконными чартерными рейсами. Он призвал к согласованным перронным проверкам, более строгой проверке принадлежности пассажиров, скоординированным налоговым проверкам и упрощению бюрократии в сфере регулирования.

«Сокращение административного времени, необходимого для получения разрешений на чартерные рейсы, безусловно, снизит количество коммерческих рейсов, объявляемых частными».

Самолёт недели

Оператор/владелец: **АэроГео**

Тип: **Pilatus PC-12/47**

Год выпуска: **2007 г.**

Место съёмки: **февраль 2026 года, Krasnoyarsk Severny - UNKK, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко