

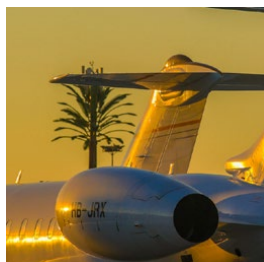


22 сентября 2026 года в Кыргызстане прошёл первый Business Aviation Summit 2026 – международное событие, собравшее высокопоставленных представителей государственных органов и ключевых игроков мировой бизнес-авиации. Основной целью мероприятия стало представление возможностей авиационной инфраструктуры Кыргызстана и Международного аэропорта Каракол как перспективной площадки для развития деловой авиации, а также создание платформы для прямого диалога между государством, бизнесом и международными участниками отрасли.

Textron Aviation объявила о выпуске 500-го Cessna Citation Latitude – значимом достижении, которое произошло примерно через десять лет после начала производства самолёта. Этот средний бизнес-джет стал самой быстро продаваемой моделью в портфолио Textron Aviation, достигнув отметки в 240 поставок за пять лет после введения в эксплуатацию в августе 2015 года, при этом 400-й серийный самолёт был передан заказчику в 2024 году.

Согласно прогнозам аналитической компании Global Market Insights, рынок бизнес-джетов увеличится с \$27 млрд в 2025 году до более чем \$60,5 млрд в год в течение ближайшего десятилетия. Эксперты связывают этот рост с повышением уровня благосостояния в мире, увеличением спроса на индивидуальные авиационные услуги и потребностью в более гибких вариантах перелётов.

Компания Aero Asset, специализирующаяся на продаже вертолётов и анализе рынка, представила отчёт за первое полугодие 2026 года, посвящённый рынку двухдвигательных вертолётов. В отчёте рассмотрены показатели розничных продаж, рыночное предложение, ценообразование, динамика региональных рынков и тенденции ликвидности.



Трафик остаётся на прежнем уровне, а на Ближнем Востоке по-прежнему застой

WINGX: глобальная активность бизнес-джетов вторую неделю подряд остаётся неизменной, а с начала года рост снизился до +3,3%, и немного отстает от уровня прошлого года на этом же этапе. Наиболее заметный рост по-прежнему наблюдается на развивающихся рынках бизнес-авиации

стр. 20

В Кыргызстане впервые прошёл Business Aviation Summit 2026

22 сентября 2026 года в Кыргызстане состоялся первый Business Aviation Summit 2026 – международное отраслевое мероприятие, объединившее высокопоставленных представителей государственных структур и ключевых игроков мировой бизнес-авиации

стр. 23

Китай включается в сверхзвуковую гонку со своим деловым самолётом

Китай активизирует исследования в области сверхзвуковых пассажирских самолётов следующего поколения. Разработанный в стране демонстрационный образец самолёта с низким звуковым ударом, TMS-10, должен совершить сверхзвуковой полёт к концу этого года

стр. 24

Авиационный импорт в условиях ограничений: эксперты выработали практические алгоритмы

В рамках деловой программы выставки деловой авиации RUBAE, состоялась сессия «Авиационный импорт в условиях ограничений: практические алгоритмы для бизнеса», организованная ООО «Русский Дом Авиации»

стр. 26

Налёт ведущих бизнес-операторов с июня по август вырос

Согласно данным отслеживания использования воздушных судов, полученных из отчёта Tracked Aircraft Utilization от Aviation Week Network, налёт крупнейших мировых авиакомпаний деловой авиации, включая NetJets, Flexjet и VistaJet, с июня по август 2026 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2025 года.

Количество лётных часов NetJets выросло на 8%, Flexjet – на 11%, а VistaJet – на 1%. В то же время, налёт Wheels Up и FlyExclusive сократился на 65% и 9% соответственно.

Компания Flexjet выделяется, демонстрируя рост на 171% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. NetJets, значительно превосходя других представленных операторов по размеру флота, за трёхмесячный период 2026 года налетала чуть более 200000 часов.

3-Month Utilization Change Period: June-August 2026			
Operator	Fleet Size (Aug 2026)	vs. Same period of 2025	vs. Same period of 2019
NETJETS®	879	+8%	+68%
FLEXJET	347	+11%	+171%
VISTAJET	98	+1%	+95%
WHEELS UP	83	-65%	-57%
flyexclusive	48	-9%	+88%

Также данные Tracked Aircraft Utilization показывают, что количество лётных часов корпоративных, долевых и чартерных операторов с июня по август 2026 года увеличилось по сравнению с аналогичными периодами 2025 и 2019 годов. Единственной группой, показавшей снижение на 1% в этот период, стали частные владельцы.

Общее количество лётных часов у корпоративных операторов, крупнейшего из четырех классов операторов с флотом, превышающим 21800 самолётов, за три месяца составило чуть менее 1 млн часов, и выросло за этот период на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и на 77% по сравнению с тем же периодом 2019 года.

Между тем, операторы, предоставляющие услуги по долевному владению, в совокупности летали на 8% больше по сравнению с тем же периодом прошлого года и показали рост использования на 159% по сравнению с 2019 годом.

3-Month Utilization Change Period: June-August 2026			
Operator Class	Fleet Size (Aug 2026)	vs. Same period of 2025	vs. Same period of 2019
Corporate	21,806	+4%	+77%
Fractional	1,484	+8%	+159%
Charter	7,679	+1%	+81%
Private Individual	2,951	-1%	+65%



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



Aero Asset: активность на рынке двухдвигательных вертолётов растёт

Компания Aero Asset, занимающаяся продажей вертолётов и отраслевой аналитикой, выпустила отчёт за первое полугодие 2026 года, посвящённый рынку двухдвигательных вертолётов. В документе проанализированы показатели розничных продаж, предложение, ценообразование, динамика региональных рынков и тенденции ликвидности.

По данным компании, объём розничных продаж на вторичном рынке в этом сегменте вырос на 8%



по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, тогда как количество доступных машин сократилось на 33%, достигнув минимума за пять лет. В результате в первом полугодии наблюдался рост цен: общая медианная стоимость сделок увеличилась на 6% в годовом исчислении. Если в сегменте тяжёлых двухдвигательных вертолётов медианная цена сделки достигла пятилетнего максимума, то в сегментах лёгких и средних машин результаты оказались неоднозначными. В целом, цены на двухдвигательные вертолёты достигли пикового уровня, не наблюдавшегося с конца 2023 года.

На рынках средних и тяжёлых двухдвигательных вертолётов в этот период отмечались более активные продажи, в то время как продажи лёгких двухдвигательных машин замедлились. Предложение сократилось во всех трёх категориях, причем количество доступных лёгких и средних вертолётов упало до минимума за пять лет.

Северная Америка оставалась крупнейшим рынком в первом полугодии 2026 года, обеспечив 46% всех сделок. Самый значительный рост продаж был зафиксирован в Европе – на 75% по сравнению с первой половиной 2025 года.

«Хотя в первом полугодии активность на рынке возросла, наиболее важной тенденцией стало продолжающееся сокращение предложения», - отметила вице-президент по исследованиям рынка Валери Перейра. «Предложение достигло минимума за пять лет на фоне продолжающегося роста цен, что создаёт благоприятные условия для продавцов».

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Textron Aviation выпустила 500-й Citation Latitude

Компания Textron Aviation отмечает выпуск 500-го Cessna Citation Latitude, знаменательную веху, достигнутую примерно через десять лет после ввода самолёта в эксплуатацию. Этот средний бизнес-джет стал самым быстро продаваемым бизнес-джетом Textron Aviation, достигнув отметки в 240 поставленных самолётов в течение пяти лет после ввода в эксплуатацию в августе 2015 года, а 400-й серийный экземпляр поставлен в 2024 году.

«Выпуск 500-го самолёта Citation Latitude – это свидетельство самоотверженности и гордости сотрудников, которые каждый день создают этот самолёт», – сказал Эрик Кардинали, старший вице-

президент по производству. «Это достижение стало возможным только благодаря мастерству наших сотрудников и доверию, которое клиенты продолжают оказывать нашей продукции».

Представленный на выставке NBAA 2011 года, этот среднеразмерный двухдвигательный самолёт впервые в линейке Citation получил плоский пол, а также впервые за четыре десятилетия новое поперечное сечение фюзеляжа. Бизнес-джет может вместить девять пассажиров, а в типичной компоновке с креслами клубного типа – от семи до восьми, при этом высота салона составляет 6 футов. Он может пролететь 2700 морских миль на крейсерской скорости 446 узлов с четырьмя пассажирами.



 Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→
jetport-interiors.tech

ExecuJet Auckland стал первым FBO в Новой Зеландии с сертификатом IS-BAH

Компания ExecuJet, входящая в состав Luxaviation Group, объявила, что её центр обслуживания бизнес-авиации в Окленде (NZAA) стал первым в Новой Зеландии, получившим аккредитацию Международного стандарта наземного обслуживания бизнес-авиации (IS-BAH) первого уровня после успешного аудита, проведённого в июле 2026 года.

Аккредитация получена в рамках дальнейшего укрепления позиций ExecuJet в качестве FBO в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Сидней и Мельбурн получили аккредитацию IS-BAH Stage III в 2023 году. Ранее в этом году ExecuJet также была назначена единственным оператором наземного обслуживания в аэропорту Сиднея.

Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, говорит: «Получение аккредитации IS-BAH

Stage I в Окленде является признанием стандартов, которые мы применяем в ExecuJet. Безопасность остаётся основополагающим принципом нашей работы, и такие стандарты, как IS-BAH, имеют ключевое значение для поддержания единообразия в нашей глобальной сети FBO».

Аккредитация знаменует собой первый шаг к достижению компанией ExecuJet Auckland долгосрочной цели – получения третьего этапа.

IS-BAH – это общепризнанный во всём мире стандарт безопасности, разработанный специально для операторов наземного обслуживания (FBO), аккредитация которого выдаётся Международным советом деловой авиации (IBAC). Стандарт фокусируется на управлении рисками, культуре безопасности и постоянном совершенствовании передовых методов работы.



АЭРОПРАКТИКА

**Правильный
подход
к безопасности
полетов**

Инспектируем.
Консультируем.
Обучаем

Американская Hera Flight пополняет свой чартерный флот четырьмя Citation X

Компания Hera Flight приобрела четыре средних бизнес-джета Citation X и планирует дальнейшее расширение своего флота. Это приобретение увеличивает провозные мощности компании в сегменте суперсредних самолётов в преддверии пикового сезона. Бизнес-джеты будут доступны как для владельцев Jet Card, так и для розничных клиентов, пользующихся услугами по запросу.

«В преддверии нашего самого напряжённого сезона мы хотели убедиться, что клиентам никогда не придётся идти на компромисс в отношении доступности», - сказал совладелец компании Джонатан Холлар. «Добавление ещё четырёх Citation X в наш флот даёт нам возможность гибко удовлетворять растущий спрос на быстрые и надёжные чартер-

ные рейсы, не жертвуя при этом индивидуальным подходом, которого ожидают наши клиенты».

Citation X имеет дальность полёта 2890 морских миль и может развивать скорость до 700 миль в час. Каждый самолёт оснащён просторным салоном, современной авионикой.

Согласно последним данным FAA по чартерным операторам (Part 135), компания Hera Flight располагает семью самолётами Gulfstream GIV, одним GV, десятью Citation X, одним Challenger 300 и тремя Learjet 60. Hera Flight занимает 22-е место среди крупнейших американских компаний, предоставляющих услуги частных перелётов, по объёму чартерных и долевых лётных часов в 2025 году.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Gama начинает работать в Нортхолте

Компания Gama Aviation приступила к наземному обслуживанию и предоставлению других услуг FBO на авиабазе Королевских ВВС Нортхолт (EGWU) в Лондоне. В прошлую пятницу компания объявила, что начала работу на этом объекте 1 сентября, расширив тем самым свою сеть FBO, в которую уже входят комплексы в Глазго (Шотландия), на острове Джерси (Нормандские острова) и в Шардже (ОАЭ).

По заявлению Gama, компания инвестирует средства в модернизацию существующего комплекса FBO, которым ранее управляла Universal Aviation (он был известен как Northolt Jet Centre). Работы будут включать обновление залов ожидания для пассажиров и специальных зон для экипажей.

Аэродром Нортхолт открыт для прибытия и вылета воздушных судов с понедельника по пятницу с 08:00 до 20:00, а также в выходные дни с 10:00 до 17:00. Аэродром, расположенный в 6 милях к северу от лондонского аэропорта Хитроу (EGLL) и в 15 милях к западу от центра британской столицы, располагает взлётно-посадочной полосой длиной 1692 м, оборудованной системой захода на посадку по приборам.

Компания Universal Aviation управляла комплексом FBO в Нортхолте в течение шести лет. За это время ей удалось увеличить часы работы и объёмы авиаперевозок. Впоследствии Gama выиграла тендер на право управления этим объектом.

APS представила курс по выходу из нестандартных ситуаций на самолётах Pilatus

Компания Aviation Performance Solutions (APS), базирующаяся в Аризоне и предоставляющая услуги по подготовке пилотов, представила программу обучения по предотвращению и восстановлению после аварийных ситуаций (UPRT), ориентированную на операторов самолётов Pilatus PC-12 и PC-24.

Учитывая возможности однодвигательного турбовинтового PC-12 и лёгкого двухдвигательного джета PC-24, пилоты регулярно эксплуатируют эти самолёты в самых разных условиях и задачах. Программа APS Pilatus Family UPRT, основанная на более чем десятилетнем опыте компании в поддержке пилотов Pilatus, включая партнёрство с Ассоциацией владельцев и пилотов Pilatus, пре-

доставит пилотам этих самолётов решение для обучения, разработанное для подготовки к распознаванию, предотвращению и устранению неожиданных нестандартных ситуаций в полёте до того, как они перерастут в потерю управления (LOC-I), одну из основных причин катастроф в авиации.

По данным APS, курс сочетает в себе теоретические занятия, тренировки по управлению самолётом во всех положениях, передовые симуляции и виртуальную реальность, специфичную для данного типа самолёта, с целью развития навыков предотвращения и устранения аварийных ситуаций, адаптированных к условиям эксплуатации и задачам пилотов PC-12 и PC-24.



ACE запускает выставку в Германии

The Air Charter Association и Business Air News объявили о запуске региональной выставки Air Charter Expo Regional – Europe. Заявление сделано в ходе проведения основной выставки Air Charter Expo (ACE26) в лондонском аэропорту Биггин-Хилл 8 сентября.

Этот анонс стал одним из ключевых событий британской выставки, которая побила рекорд посещаемости (более 2100 гостей из 62 стран) и отличилась полной заполненностью статической экспозиции воздушных судов.

Комментируя начало сотрудничества, Гленн Хогбен, исполнительный директор The Air Charter Association, отметил: «Мы рады впервые провести Air Charter Expo Regional – Europe в рамках выставки AERO 2027 в Германии. Мероприятие продлится два с половиной дня и будет посвящено нетворкингу и образовательным семинарам для профессионального сообщества в сфере чартерных авиаперевозок. Это отличная возможность для нашего растущего международного сообщества участников».

История выставки ACE началась в аэропорту Кембриджа под названием Business and General Aviation Day (BGAD) с концепцией «уместить три дня в один». С момента переезда в лондонский аэропорт Биггин-Хилл в 2015 году и смены названия на текущее мероприятие значительно выросло в масштабах.

Первый Praetor 600E доставлен стартовому заказчику Flexjet

Embraer объявила о поставке первого Praetor 600E компании Flexjet, что сделало оператора стартовым эксплуатантом суперсреднего самолёта Embraer следующего поколения.

Первый Praetor 600E компании Flexjet оснащён эксклюзивным интеллектуальным окном Embraer – 42-дюймовым 4K OLED-монитором, который позволяет проводить видеоконференции, потоковое видео высокого разрешения и обеспечивает просмотр в реальном времени с помощью трёх внешних камер.

Praetor 600E был представлен вместе с Praetor 500E в феврале этого года, представив ряд усовершенствований, призванных улучшить качество обслуживания клиентов. Praetor 600E получил тройную

сертификацию от ANAC, FAA и EASA в апреле 2026 года, а Praetor 500E – в июне 2026 года, что открыло путь к вводу самолёта в эксплуатацию.

Отношения Embraer и Flexjet начались в 2003 году и включают в себя несколько важных ключевых этапов, включая выбор Flexjet в качестве стартового заказчика самолётов Praetor 500 и Praetor 600 в 2019 году. В феврале 2025 года компании объявили о знаковом соглашении на сумму до \$7 млрд, включая твердый заказ на 182 самолёта и опцион ещё на 30 бизнес-джетов, а также соглашение о расширенном обслуживании и поддержке. Поставка первого Praetor 600E знаменует собой последнюю веху в рамках этого соглашения. За ней последует первая поставка Praetor 500E компании Flexjet в четвертом квартале 2026 года.



В первом отчётном году регламент ReFuelEU превзошёл минимумы по использованию SAF

Европейский Союз превысил минимальные требования по использованию экологически чистого авиатоплива (SAF) в 2025 году в соответствии с регламентом ReFuelEU, сообщило Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) в своём недавно опубликованном «Ежегодном техническом отчёте по ReFuelEU в авиации».

Из более чем 39 млн тонн топлива, поставленного в аэропорты ЕС в течение года, 2,79% составляло SAF – почти в шесть раз больше, чем в 2024 году. Несмотря на высокие показатели соблюдения требований операторами и поставщиками топлива, EASA предупредило, что необходимо предпринять дополнительные меры для увеличения производства SAF.

2025 год стал первым годом действия этого правила, в соответствии с которым операторы, отвечающие установленным требованиям, обязаны использовать не менее 2% смешанного SAF. Этому предшествовал первоначальный 12-месячный отчётный период, начавшийся 1 января 2024 года. В прошлом году отчётность поставщиков топлива составила около 90%, а 93% эксплуатантов выполнили свои обязательства по отчётности, по сравнению с 74% в течение первоначального добровольного периода.

«Несоблюдение обязательств по отчётности эксплуатантами воздушных судов в основном было связано с небольшими операторами бизнес-джетов, операторами нерегулярных рейсов или операторами из третьих стран, которые не отвечали на запросы компетентных органов», - говорится в отчёте. Однако в нём также отмечается, что в целом

«высокий уровень отчётности свидетельствует о том, что большинство владельцев осведомлены об этих обязательствах и взаимодействуют со своими компетентными органами».

В 2025 году SAF было поставлено в 121 аэропорт ЕС во всех 27 странах-членах, что означает, что 79% аэропортов ЕС получили SAF в течение года. На долю аэропорта Амстердама Схипхол пришлось 29% отслеживаемых поставок, за ним следуют Франкфурт (Германия) с 8% и Париж Шарль де Голль с 7%. В целом, Нидерланды получили наибольшую долю SAF среди стран-членов ЕС (29%), за ними следуют Испания (14%) и Германия (11%), а Италия и Франция получили по 10% каждая.

Нидерланды также несут на себе наибольшую

долю производства: 33% всего европейского экологически чистого авиатоплива производится на заводе Neste в Роттердаме. Однако, хотя EASA подчеркнула, что по состоянию на конец 2025 года как минимум восемь государств-членов ЕС имели хотя бы одно предприятие, способное производить SAF, ни по одному крупному предприятию окончательное инвестиционное решение ещё не принято.

В настоящее время почти всё так называемое «первое поколение» SAF, используемое в Европе в 2025 году, было произведено по технологии HEFA, для чего требовалось такое сырьё, как биомасса или отработанное растительное масло. 85% всего SAF, поставляемого в аэропорты ЕС, производилось из сырья, поступающего из-за пределов ЕС: в частности, из Китая (61%), Малайзии и Индонезии.



Казахстан и Южная Корея договорились развивать аэротакси и беспилотную авиацию

Казахстан и Южная Корея договорились о передаче и локализации технологий для управления движением беспилотной авиации и развития городской воздушной мобильности. Первой площадкой для практического внедрения системы UTM и решений для аэротакси станет Alatau City, передает inbusiness.kz со ссылкой на министерство искусственного интеллекта и цифрового развития РК. Соглашения были достигнуты в рамках государственного визита президента Казахстана в Республику Корея.

«Ключевым документом стало подписание меморандума о взаимопонимании между министерством транспорта Казахстана, министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Казахстана и министерством земель, инфраструктуры и транспорта Республики Корея (MOLIT)», - сообщили в минцифры РК.

Документ подписали заместитель премьер-министра - министр искусственного интеллекта и цифрового развития РК Жаслан Мадиев, министр транспорта РК Нурлан Сауранбаев и министр MOLIT Ким Юн Док.

«Меморандум предусматривает сотрудничество в сфере передачи технологий, а также создания и внедрения системы управления движением беспилотных авиационных систем - UTM. Кроме того, документ предусматривает возможность подготовки полноценного межправительственного соглашения в этой сфере», - отметили в ведомстве.

Уполномоченными партнёрами по практической реализации проекта определены государствен-

ная корпорация Южной Кореи Korea Airports Corporation (KAC) и казахстанская компания Alatau Advance Air Group Ltd. (AAAG).

«В рамках сотрудничества предполагается передача и локализация цифровых технологий для управления низковысотным воздушным пространством. Они должны создать технологическую основу для интеграции беспилотных авиационных систем, электрических воздушных судов вертикального взлёта и посадки (eVTOL) и других видов воздушного транспорта в единую цифровую экосистему Казахстана», - пояснили в министерстве.

Отдельное направление – локальное развертывание системы UTM. Предусматривается, что её управление и обработка данных будут осуществляться на территории Казахстана с учётом требований национального законодательства.

«Для безопасного внедрения новых технологий

министерство транспорта Казахстана рассмотрит возможность применения экспериментального правового режима, или регуляторной «песочницы», а также соответствующих мер государственной поддержки для участников проекта», - дополнили в ведомстве.

Сотрудничество KAC и AAAG является частью более широкой программы по созданию в Казахстане экосистемы городской воздушной мобильности. Она включает цифровое управление воздушным движением, инфраструктуру для eVTOL, вертипорты и решения для беспилотной логистики.

Практическая работа по развитию городской воздушной мобильности в Казахстане уже ведётся. В июле 2026 года в Астане состоялся демонстрационный полёт аэротакси на базе электрического воздушного судна вертикального взлёта и посадки (eVTOL), организованный в рамках реализации проекта UAM.



Канада планирует распространить на воздушные суда правило 100-процентной амортизации

Правительство Канады предложило распространить действие правила 100-процентного списания затрат на соответствующие критериям деловые воздушные суда, приобретённые 15 сентября или позднее. Премьер-министр Марк Карни представил меру под названием «мегавычет для повышения производительности». Она расширяет перечень активов, подпадающих под действие ка-

надского положения о 100-процентной амортизации, которое было включено в бюджет 2025 года.

Изначально программа 100-процентной амортизации охватывала около 15% активов, однако благодаря введению «мегавычета для повышения производительности» этот показатель вырастет примерно до 65%. В обновлённый список, поми-

мо прочего, войдут воздушные суда, оптоволоконные кабели, объекты горнодобывающей инфраструктуры, нефте- и газопроводы, программное обеспечение, расходы на НИОКР и компьютерное оборудование.

Согласно условиям «мегавычета для повышения производительности», воздушное судно должно быть готово к эксплуатации в интересах бизнеса. По данным Канадской ассоциации деловой авиации (СВАА), если на конец года самолёт всё ещё находится в стадии доработки или модернизации, право на вычет переносится на год, в котором судно будет готово к использованию.

Данная мера в отношении амортизации распространяется и на подержанные воздушные суда, однако при этом действуют определённые правила, касающиеся предыдущего владения ими самим покупателем или связанным с ним лицом (лицом, не являющимся независимой стороной сделки).

«Это важная победа СВАА и наших членов, достигнутая в результате нашей деятельности по отстаиванию интересов отрасли», - заявил президент и генеральный директор СВАА Харлан Симпкинс. «Мы последовательно выступаем за политику, стимулирующую инвестиции и укрепляющую конкурентоспособность Канады. Включение воздушных судов в программу «мегавычета для повышения производительности» – это отличная инициатива, открывающая новые возможности для деловой авиации». Он добавил, что СВАА продолжает следить за реализацией этой меры, которая ещё должна получить законодательное одобрение.



Osprey предупреждает о возросших рисках безопасности и росте цен на авиатопливо

Компания Osprey Flight Solutions предупредила авиаперевозчиков о рисках безопасности и угрозах поставкам авиационного топлива в связи с эскалацией конфликта в Персидском заливе. Специалисты компании по вопросам безопасности выпустили предупреждение о возможных ракетных атаках и ударах беспилотников по аэропортам, а также объектам нефтегазовой инфраструктуры Саудовской Аравии.

На прошлой неделе официальные лица Саудовской Аравии подтвердили новую волну атак беспилотников, совершенных поддерживаемыми Ираном силами хуситов (базирующимися в Йемене), которые теперь угрожают безопасности судоходства в Красном море. Саудовская Аравия пока не возобновила работу нефтепровода «Восток-Запад», повреждённого в результате атаки поддерживаемого Ираном вооруженного формирования, базирующегося в соседнем Ираке.

Сокращение возможностей для транспортировки нефти, усугубляющее давние проблемы с прохождением судов через Ормузский пролив, привело к тому, что на прошлой неделе цена на сырую нефть превысила \$108 за баррель. Согласно данным мониторинга цен на авиатопливо (Jet Fuel Price Monitor), проводимого IATA, за прошлую неделю средняя мировая цена составила \$4,32 за галлон, что на 15,6% выше показателя предыдущего месяца. Однако, как отмечается в отчёте iFlightPlanner, уже в первую неделю сентября операторы деловой авиации платили значительно более высокие цены за полный комплекс услуг по заправке – в среднем \$7,97 за галлон в FBO.

«Ожидается, что в ближайший месяц цены на авиатопливо продолжат существенно расти, а его доступность значительно снизится из-за серьёзных ограничений экспортных мощностей Саудовской Аравии, вызванных недавними атаками на инфраструктуру», - сообщил Мэтью Бори, директор Osprey по аналитической работе. «Закрытие критически важного нефтепровода «Восток-Запад» и расширение контроля хуситов над Баб-эль-Мандебским проливом привели к тому, что цена на эталонную марку нефти Brent превысила \$108 за баррель. Это резко сократило мировые поставки продуктов нефтепереработки и подняло стоимость авиатоплива до уровней, близких к пиковым показателям военного времени».

По словам Адама Кауберна, управляющего директора Alton Aviation Consultancy, сектор деловой авиации продемонстрировал «удивительную устойчивость» перед лицом проблем, вызванных

растущей геополитической нестабильностью. Он полагает, что операторы не слишком остро реагируют на рост цен на топливо, поскольку эти расходы, как правило, перекладываются на клиентов, способных оплачивать частные перелёты.

Компания Osprey также предупредила эксплуатантов воздушных судов о повышенном риске атак с применением баллистических ракет и беспилотников со стороны хуситов на гражданские аэропорты, расположенные на одной территории с военными базами в западной и юго-западной частях Саудовской Аравии. Указывая на недавние нападения на аэропорты в городах Эт-Таиф, Абха, Джизан, Наджран и Шарура, компания отметила возросшую вероятность перебоев в использовании воздушного пространства и его закрытия, что обусловлено развертыванием Саудовской Аравией систем противовоздушной обороны.



А7 увеличила объём платежей в авиационной отрасли на 21%

В рамках экспертной сессии «Авиационный импорт в условиях ограничений: практические алгоритмы для бизнеса», организованной «Русским домом авиации» на выставке деловой авиации RUBAE 2026 старший вице-президент ООО «А7-Агент» Денис Шейбаль заявил, что объём платежей А7 для компаний авиационной отрасли в этом году вырос на 21% по сравнению с общим объёмом прошлого года. При этом значительная часть международных расчётов приходится на Китай и Гонконг: около 64% платежей в авиационной отрасли связаны с этим направлением.

«В этом году по сравнению с общим объёмом прошлого года мы уже на 21% увеличили платежи по авиационной отрасли», - отметил Денис Шейбаль.

Он добавил, что для авиационной отрасли вопросы международных расчётов приобретают особое значение с учётом специфики поставок и большого количества участников сделки. При проведении платежа необходимо учитывать юрисдикцию, валюту, назначение платежа, сумму, банк получателя, конечного бенефициара, а в ряде случаев – логистику и особенности транспортировки товара.

«Сейчас каждый расчёт, каждая сделка – это отдельный проект», - сказал Денис Шейбаль. Он отметил, что изменение архитектуры международных расчётов привело к тому, что компании всё чаще используют не один универсальный канал, а подбирают расчётный маршрут под конкретную сделку. В А7 для этого используется собственная инфраструктура, а подбором оптимального маршрута занимаются специалисты компании.

«Главное преимущество – для каждой транзакции индивидуальный подход», - пояснил спикер. Он уточнил, что основную часть операций составляют расчёты, связанные с импортом, при этом А7 также работает с экспортными платежами.

А7 – российская система международных расчё-

тов, созданная в 2024 году Банком ПСБ. Компания обеспечивает трансграничные платежи для российского бизнеса. Клиентская база А7 превышает 15 тыс. участников внешнеэкономической деятельности, ежедневно через систему проходит более 2 тыс. операций. Собственная платёжная инфраструктура охватывает более 100 стран.



Резидент АЗРФ развивает инфраструктуру малой авиации на Чукотке

Компания «Вертикаль 87» с 2020 года реализует по соглашению с Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) в Чукотском автономном округе проект в сфере малой авиации и транспортной логистики с применением мер господдержки. Сейчас резидент Арктической зоны РФ готовится к расширению бизнеса и парка воздушных судов.

«За время работы компания сформировала авиационную и наземную инфраструктуру в Анадыре, приобрела вертолёт AS350B3e (H125), сейчас закупила самолёт Ан-2 и специализированную технику, построила ангар, обустроила площадку для эксплуатации воздушных судов и приобрела топливозаправочную станцию», - отмечает генеральный директор «Вертикаль 87» Геннадий Орлов.



Он также подчеркнул, что льготы, доступные резидентам АЗРФ, позволили сосредоточиться на закупке дорогостоящей техники, строительстве инфраструктуры для хранения, техобслуживания, подготовки к полёту воздушной техники. В рамках инвестиционного проекта построен вместительный ангар, приобретена во Владивостоке и доставлена в Анадырь топливозаправочная станция, построена взлётно-посадочная площадка под вертолёты. Земля, оформленная без торгов в рамках соглашения с КРДВ, после постройки ангара приобретена в собственность.

«Транспортная доступность – это один из приоритетов развития Арктики. Появление компании-авиаперевозчика на Чукотке позволит существенно упростить ситуацию с доставкой грузов в труднодоступные районы, будет способствовать перевозке людей, в том числе тех, кому требуется медицинская помощь. КРДВ поддержит резидента всеми доступными резидентам преференциями, также оказываем методическое сопровождение», - прокомментировал директор КРДВ «Чукотка» Павел Бакулин.

Арктическая зона РФ – крупнейшая особая экономическая зона в мире. Внутри неё действуют налоговые льготы и административные преференции для резидентов: льготные ставки налогов на имущество организаций, прибыль, субсидирование страховых взносов для созданных новых рабочих мест. Одним из преимуществ ведения бизнеса в АЗРФ – предоставление без торгов земельных участков, находящихся в государственной и муниципальной собственности, другие преференции.

ExecuJet выигрывает от роста африканского рынка

Рост числа бизнес-джетов, базирующихся в Южной Африке, подтвердил целесообразность дальнейших инвестиций компании ExecuJet MRO Services South Africa в свой объект в международном аэропорту Йоханнесбург Лансерия (FALA), сообщила компания. В число недавно пополнивших авиапарк страны вошли Dassault Falcon 2000 и Embraer Phenom 300.

По словам старшего регионального вице-президента ExecuJet MRO Services по Африке Винса Гонсалвеса, ограниченное количество регулярных авиарейсов на континенте продолжает стимулировать рост деловой авиации. Экономический рост в некоторых странах, таких как Нигерия, и рост личного благосостояния также являются факторами, повышающими спрос.



За более чем сорок лет компания, предоставляющая услуги ТОиР, расширила свой портфель услуг, включив в него авторизованную заводом-изготовителем поддержку бизнес-джетов, выпускаемых её материнской компанией Dassault Aviation, а также Embraer и Bombardier. Она также предоставляет поддержку и запчасти для Textron Aviation, включая самолёты Hawker и Beechcraft King Air, и имеет некоторый опыт работы с бизнес-джетами Gulfstream.

В число клиентов ExecuJet MRO Services входят BBC Южной Африки (SAAF), которые недавно продлили контракт на проведение капитального ремонта планера и замену компонентов своего государственного транспортного парка, состоящего из двух самолётов Dassault Falcon 50 и одного Falcon 900. Компания также недавно завершила плановый осмотр одного из Falcon 50, включая капитальный ремонт шасси и салона.

Пост спроса на услуги компании ExecuJet MRO Services побудил её нанять опытных авиатехников и новых стажеров в рамках программы профессионального обучения. Гонсалвес признал, что африканские компании, предоставляющие услуги в сфере авиации, часто испытывают трудности с удержанием квалифицированного персонала, поскольку на других рынках предлагаются более выгодные условия оплаты труда.

Наряду с другими подразделениями группы ExecuJet MRO Services в таких странах, как Малайзия, Дубай, Австралия и Новая Зеландия, южноафриканское подразделение с 2019 года принадлежит компании Dassault Aviation.

Чартерные операторы находятся в условиях дефицита слотов в Европе

По мере того, как пиковый летний сезон в Европе подходит к концу, удовлетворение высокого спроса на чартерные рейсы по популярным направлениям остаётся приоритетной задачей для европейских брокеров и операторов. Однако участники конференции Air Charter Expo, прошедшей в лондонском аэропорту Биггин-Хилл, отметили, что нехватка слотов и ограничения инфраструктуры аэропортов по-прежнему затрудняют выполнение запросов клиентов.

Джесси Хоуз, директор направления частной авиации в компании Air Charter Service, признала, что управлять ожиданиями клиентов становится «всё труднее». Она призвала представителей отрасли заняться решением проблем с доступностью популярных европейских направлений. По словам Хоуз, внедрение этим летом долгожданной системы въезда/выезда (EES) Европейского Союза, приведшее к длительному ожиданию пассажиров у стоек паспортного контроля, безусловно, «подстегнуло спрос [в секторе частных чартеров] со стороны тех, кто решил перейти на полёты частными самолётами». Тем не менее, она отметила, что, помимо пограничных формальностей, европейские острова (например, Ибица) становятся всё более популярными направлениями для регулярных авиаперевозчиков, что также может повлиять на возможности доступа частной авиации в аэропорты.

Евгений Шадов, вице-президент по развитию бизнеса испанской компании General Aviation Service (предоставляющей услуги наземного обслуживания и координации полётов), пояснил, что вы-

сокий летний спрос в Испании был сосредоточен преимущественно на определённых направлениях. Учитывая рост объёмов частных перевозок в Средиземноморье и на Балеарские острова более чем на 40%, он отметил: «Одним из решений, к которому прибегали многие чартерные брокеры при отсутствии доступных слотов, стали рейсы по правилам визуальных полётов (VFR)».

Проблемой также стала нехватка мест для стоянки воздушных судов. Кроме того, чтобы снизить потребность в тягачах для буксировки и других вспомогательных службах, Шадов указал на тенденцию к использованию более компактных самолётов, таких как Pilatus PC-12, которые могут более гибко перемещаться по территории аэропорта. «Успешным оператором или брокером станет тот, кто не будет обещать клиенту заведомо невыполнимое», - подчеркнул Шадов, отметив важность умения «найти правильное решение, учитывая человеческий фактор».

Рассматривая перспективы конца текущего года и периода вплоть до 2027 года, Адам Нивс, руководитель направления чартерных перевозок в Gama Aviation UK, отметил, что летний сезон, вероятно, будет играть всё более важную роль в чартерном бизнесе компании. По его словам, в этот пиковый период основная задача заключается в том, чтобы соотнести наличие воздушных судов с «ценовыми ожиданиями клиентов».

Нивс также подчеркнул, что Gama теперь приходится конкурировать с гораздо более широким

спектром предложений, чем раньше, поскольку клиенты стали лучше разбираться в структуре затрат и приоритетах выполнения полётов. Кроме того, заказчики всё чаще откладывают бронирование на последний момент, зачастую менее чем за десять дней до вылета. Нивс добавил, что, хотя оперативность ответа важна, «здесь необходим взвешенный подход, ведь, по сути, у нас есть лишь одна попытка предложить правильную цену».

По мнению Хоуз, хотя личное общение остаётся ключевым фактором, помогающим клиентам разобраться в ценовых предложениях, она обратила внимание на тревожную тенденцию: конечные заказчики всё чаще пытаются получить предварительную оценку стоимости с помощью таких инструментов, как ChatGPT. «Эффективность искусственного интеллекта напрямую зависит от качества введённого запроса», - подчеркнула она, отметив, что ничто не может заменить глубокую экспертизу и профессиональное понимание отрасли, которыми обладает специалист.

Говоря о ценообразовании, в Gama Aviation сообщили, что «значительный» рост цен на авиатопливо (до 50%) был учтён в почасовых тарифах. Эти расценки сохранялись на протяжении всего лета без применения дополнительных топливных сборов задним числом. Нивс считает, что в целом клиенты восприняли это повышение как «неизбежный факт». Тем не менее, Хоуз резюмировала, что сохраняющаяся волатильность цен по-прежнему представляет собой фактор, в котором «сложно ориентироваться».

Global Market Insights: через 10 лет объём рынка бизнес-джетов достигнет \$60 млрд в год

Аналитическая компания Global Market Insights прогнозирует, что в течение ближайшего десятилетия рынок бизнес-джетов вырастет с \$27 млрд в 2025 году до более чем \$60,5 млрд в год. По мнению экспертов, этот рост обусловлен увеличением благосостояния во всем мире, растущим спросом на индивидуальные авиационные услуги и потребностью в более гибких вариантах перелётов.

В докладе также отмечается распространение различных моделей владения воздушными судами и расширение деловой активности в удалённых регионах, где возможности регулярного авиасообщения ограничены. Кроме того, согласно отчёту, растущие ограничения в авиакомпаниях и увеличение пассажиропотока приводят к переходу на частные самолёты.

Global Market Insights прогнозирует, что среднегодовой темп роста (CAGR) в сегменте сверхлёгких бизнес-джетов в период с 2025 по 2035 год составит 16,5%: объём рынка увеличится с \$1,3 млрд до \$6,3 млрд. Этот сегмент обеспечит региональную транспортную доступность и станет отправной точкой для новых клиентов частной авиации.

Ожидается, что сегмент лёгких бизнес-джетов будет расти со среднегодовым темпом 14% (с \$4,4 млрд до \$16,6 млрд), а сектор самолётов среднего класса – с аналогичным показателем 13,9% (с \$6 млрд до \$22,4 млрд). Объём рынка тяжёлых бизнес-джетов, составляющий \$15,3 млрд в 2025 году, по прогнозам, останется неизменным.

В региональном разрезе прогнозируется рост североамериканского рынка бизнес-джетов со сред-

негодовым темпом 7%: с \$13,7 млрд в 2025 году до \$27,7 млрд в 2035 году. Показатели европейского рынка вырастут с \$5,7 млрд до \$11,9 млрд (CAGR 7,5%), а Азиатско-Тихоокеанский регион продемонстрирует самые высокие темпы роста – 12% в год (с \$5,5 млрд до \$17,3 млрд). В Латинской Амери-

ке ожидается среднегодовой темп роста (CAGR) на уровне 5,8% – с \$1,2 млрд до \$2,2 млрд к 2035 году, тогда как показатели Ближнего Востока и Африки вырастут с \$900 млн в прошлом году до \$2,1 млрд к концу прогнозного периода, при среднегодовом темпе роста 8,6%.



Баффет покидает пост председателя совета директоров Berkshire Hathaway – владельца NetJets

Уоррен Баффет становится почётным председателем совета директоров компании Berkshire Hathaway, которой принадлежит NetJets. Его место займет сын, Говард Баффет, входящий в совет директоров с 1993 года. Одновременно с этим председатель совета директоров и генеральный директор NetJets Адам Джонсон получил расширенные полномочия, охватывающие 30 направлений бизнеса компании.

В состав NetJets, Inc. входит компания Executive Jet Management, занимающаяся управлением воздушными судами и чартерными перевозками. Компания FlightSafety также входит в число авиационных активов Berkshire Hathaway.

30 августа Баффету исполнилось 96 лет. Berkshire Hathaway приобрела NetJets в 1998 году за \$711 млн. Он лично занимался продвижением своей компании, специализирующейся на частных перелётах, в том числе снявшись в рекламном ролике вместе с Биллом Гейтсом. Баффет также участвовал в отраслевой кампании «No Plane, No Gain» («Нет самолёта – нет выгоды»). «Этой компании нет равных. Она добилась того же, чего Ferrari, но в мире автомобилей, и своим собственным, уникальным путем».

Считается, что именно приход Баффета в сегмент деловой авиации стимулировал инвестиции в эту отрасль. Ежегодное собрание акционеров Berkshire Hathaway в Омахе обеспечило отрасли дополнительную известность.

Кенн Риччи, председатель совета директоров кон-

курирующей компании Flexjet, в прошлом году в подкасте NBAA так отозвался о влиянии Баффета: «Мы подсчитали, что нам требуется от \$60 до 80 млн на формирование основного парка за счёт покупки подержанных самолётов. Я обратился в банки со своей блестящей идеей... но доступный нам кредитный лимит составлял, пожалуй, лишь \$7-10 млн... А затем, в 1998 году, Уоррен Баффет приобрел NetJets. И все банки, в которые я обращался ранее, вдруг сочли меня гением. Они стремились выйти на этот рынок, и мы получили \$500 млн. Пожалуй, если бы не поддержка нашей отрасли со стороны Уоррена, я бы никогда не нашёл заёмный капитал, необходимый для формирования парка и столь стремительного развития бизнеса».

Широкая известность, которую обеспечивает платформа Berkshire Hathaway, также способствовала популяризации частной авиации среди более широкого круга компаний и состоятельных частных клиентов. Программные продукты NetJets – Jet Cards с гарантированным доступом к самолётам и программы долевого владения – заполняют нишу между разовыми чартерными рейсами и полным владением воздушным судном, привлекая в этот сегмент новых клиентов.



В конце 2025 года штат NetJets насчитывал более 9000 сотрудников.

В 2017 году, на фоне очередного этапа инвестиций в авиакомпанию, Баффет заявил акционерам: «Сложнее отрасли не найти». Он также вновь процитировал свое знаменитое высказывание 2007 года: «Если бы дальновидный капиталист оказался в Китти-Хок в момент первого полёта братьев Райт, он оказал бы огромную услугу своим потомкам, сбив Орвилла».

После своей первой инвестиции в авиакомпанию в 1989 году Баффет писал: «В случае с нашими вложениями в USAir экономическая ситуация в отрасли ухудшилась ещё до того, как высохли чернила на нашем чеке. Как я уже говорил, я сам с радостью прыгнул в этот бассейн; никто меня не толкал. Да, я знал, что конкуренция в отрасли будет жёсткой, но не ожидал, что её лидеры будут вести себя как камикадзе. Последние два года авиакомпании действуют так, словно участвуют в соревновательной игре на выживание, которую стремятся завершить как можно скорее». Оксфордский словарь определяет «тонтину» как вид ренты, распределяемой между участниками займа или общего фонда: доля каждого участника увеличивается по мере выбытия (смерти) других, пока последний оставшийся в живых не начнет получать весь доход целиком.

В августе компания Berkshire увеличила свою долю в Delta Air Lines, которой принадлежит 36% акций Wheels Up. На тот момент стоимость доли Berkshire в Delta оценивалась в \$5,4 млрд.

COMAC впервые представил в Кыргызстане медицинскую версию C909

Ведущий китайский авиапроизводитель COMAC в рамках Business Aviation Summit 2026, организованного госкорпорацией «Аэропорты Кыргызстана» в партнёрстве с итальянской компанией Dzun.it, и прошедшего в киргизском аэропорту «Каракол», впервые продемонстрировал медицинскую версию самолёта C909 медицинским специалистам страны.

В 2025 году Китай представил C909 Flying Hospital. Создан он на базе пассажирского реактивного самолёта, полностью разработанного в Китае. Изначально его модернизировали для более привычных медицинских нужд – экстренной помощи и перевозки тяжёлых пациентов. На следующем этапе специалисты из больницы офтальмологии и оториноларингологии Фуданьского университета и китайской госкомпании по производству авиа-

космической техники COMAC разработали и установили на борту стерильный операционный модуль класса I. Это позволило проводить на борту хирургические операции. Этот модуль превратил самолёт в мобильную операционную. Специализированную помощь смогут получать люди в удалённых частях страны. Первую операцию на борту провели в декабре 2025 года. Пациенткой стала жительница сельского района провинции Хэнань.

Как рассказал BizavNews представитель китайского производителя, в настоящее время COMAC стремится выйти и на рынок VIP-самолётов с большим салоном, предлагая клиентам модифицированную версию узкофюзеляжного авиалайнера C909. «Поддерживаемая государством компания-производитель авиалайнеров считает, что Comac Business Jet (CBJ) окажется привлекательным, осо-

бенно на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона, на котором долгое время доминировали ведущие западные производители», - рассказал BizavNews представитель COMAC.

90-местный авиалайнер Comac ARJ21-700, впоследствии переименованный в C909, является основой CBJ. В марте 2021 года Управление гражданской авиации Китая выдало сертификат типа на этот самолёт, почти через шесть лет после его одобрения. Ни один из самолётов COMAC не получил сертификат типа ни от EASA, ни от FAA.

Типичный салон CBJ вмещает от 12 до 19 пассажиров, но может иметь 29 кресел. Самолёт оснащён двумя двигателями General Electric CF34-10A, дальность полёта с восемью пассажирами составляет около 5000 км, а крейсерская скорость – 965 км/ч с сертифицированным потолком 11470 м.



Трафик остаётся на прежнем уровне, а на Ближнем Востоке по-прежнему застой

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 38-й недели (14-20 сентября) глобальная активность бизнес-джетов второй раз подряд осталась на прежнем уровне, а с начала года рост составил 3,3% в годовом исчислении и теперь на 0,3% ниже аналогичного тренда в те же даты 2025 года по сравнению с 2024 годом.

На Ближнем Востоке по-прежнему наблюдается значительное снижение по сравнению с прошлым годом. Также серьёзно сократился спрос в Океании и Австралии/Новой Зеландии. Хотя на Африку на прошлой неделе приходилось всего 1,2% мирового трафика бизнес-джетов, наиболее заметный рост, на 17,4%, был отмечен именно там.

Анализ результатов по регионам

Северная Америка

На прошлой неделе североамериканский регион превзошел мировой рынок, активность выросла на 1,1% в годовом исчислении. Недельная динамика по штатам была неравномер-

	YOY			
	W38 '26 vs '25	Sept MTD '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	1.1%	(0.4%)	4.5%	3.8%
Europe	0.3%	3.4%	1.2%	1.4%
South America	3.9%	(3.2%)	2.6%	4.9%
Asia	(1.2%)	(2.6%)	1.8%	3.1%
Middle East	(18.7%)	(6.5%)	(15.2%)	8.1%
Africa	17.4%	24.0%	5.7%	7.1%
Australasia & ANZ	(11.7%)	(9.9%)	(5.2%)	(0.4%)
Global	0.0%	0.0%	3.3%	3.6%

Трафик бизнес-джетов в мире с начала года

ной: количество рейсов бизнес-джетов в Техасе увеличилось на 4,8%, в Калифорнии снизилось на 1,4%, а во Флориде – на 3,1%.

В таблице представлено распределение вылетов в Северной Америке по городам (аэропорты объединены в крупные городские хабы) с 1 января по 20 сентября, с указанием как объёма, так и изменения по сравнению с прошлым годом. Среди наиболее популярных маршрутов лидирует Лас-Вегас – Лос-Анджелес, а по темпам роста – Лос-Анджелес – Сан-Франциско.

City Flow	Departures	vs 1Y ago: Departures
Las Vegas (US-NV) - Los Angeles (US-CA)	9,450	4.4%
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	9,439	4.2%
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	8,499	15.2%
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	8,400	12.3%
Boston - New York	5,216	4.7%
New York - Boston	5,134	4.7%
New York - Washington (US-DC)	4,577	5.2%
Washington (US-DC) - New York	4,526	6.0%
New York - Miami (US-FL)	4,098	12.3%
Miami (US-FL) - New York	4,078	12.2%

Динамика трафика в Северной Америке по городам с начала года

В ниже таблице представлены основные операторы, выполнявшие рейсы между Лас-Вегасом и Лос-Анджелесом с начала года. На этом маршруте среди операторов лидирует чартерная компания JetSuiteX, демонстрируя рост на 5,7% по сравнению с прошлым годом. Примечательно, что ведущие операторы долевого владения NetJets и Flexjet показывают уверенный двузначный рост на этом маршруте в годовом исчислении.

Европа

На 38-й неделе активность бизнес-джетов в Европе осталась на уровне прошлого года, увеличившись всего 0,3%, в то время как с начала года наблюдается рост на 1,2%. Динамика среди ведущих стран

OP Name	Departures	vs 1Y ago: Departures
JetSuiteX	5,897	5.7%
NetJets	2,588	18.3%
Flexjet	947	20.8%
Cirrus Aviation	707	-29.7%
Mandalay Resort Group	563	-23.4%
Wynn Resorts	422	8.8%
Great Western Air LLC	391	2.6%
Thrive Aviation	263	-35.7%
CEOC LLC	228	11.8%
Prestige Air Group	203	24.5%

Динамика трафика на маршруте Лас-Вегас – Лос-Анджелес по операторам с начала года

была разнонаправленной. Великобритания стала лидером, показав рост на 3,7%, за ней следует Италия с ростом на 2,9%, в то время как во всех остальных ведущих странах наблюдалось снижение. Во Франции трафик сократился на 2,8%, в Швейцарии – на 5,7%, а в Германии – на 7,2%.

В таблице представлено распределение вылетов в Европе по городам с 1 января по 20 сентября, с указанием как объёма, так и изменений по сравнению с прошлым годом. Наибольшая активность наблюдается на маршруте Париж – Лондон, почти 4000 рейсов, в то время как на втором по популярности направлении между Лондоном и Ниццей количество рейсов снизилось по сравнению с прошлым годом.

City Flow	Departures	vs 1Y ago: Departures
Paris (FR) - London (GB)	1,950	0.2%
London (GB) - Paris (FR)	1,920	3.3%
London (GB) - Nice	1,708	-2.6%
Nice - London (GB)	1,643	-4.9%
Paris (FR) - Nice	1,150	1.2%
Nice - Paris (FR)	1,140	6.7%
Geneva (CH) - London (GB)	1,054	3.4%
Geneva (CH) - Paris (FR)	1,028	-3.6%
Paris (FR) - Geneva (CH)	1,006	-4.8%
London (GB) - Geneva (CH)	981	-1.2%

Динамика трафика бизнес-джетов в Европе по городам с начала года

В таблице представлены основные европейские операторы, выполнявшие рейсы между Парижем и Лондоном с начала года. Лидером является NetJets Europe с более чем 600 рейсами, что примерно вдвое больше, чем у ближайшего конкурента, VistaJet, а также заметно вырос трафик Platoon Aviation.

Остальной мир

В регионах за пределами Европы и Северной Америки на 38-й неделе совокупная активность снизилась на 6,5%, при этом наблюдались различия в тенденциях по субрегионам. На прошлой неделе лучший рост показала Африка, на 17,4%, в то время как в Южной Америке наблюдались скромные

OP Name	Departures	vs 1Y ago: Departures
NetJets Europe	663	8.7%
VistaJet Ltd	335	3.1%
Astonjet Ltd	109	11.2%
Vista Germany	108	-36.1%
Global Jet Luxembourg SA	106	14.0%
Valljet	103	39.2%
Platoon Aviation	99	70.7%
Jetfly Aviation SA	99	37.5%
Air X Charter	81	-1.2%
NetJets UK	70	118.8%

Динамика трафика на маршруте Париж – Лондон по операторам с начала года

+3,9%. В то же время на Ближнем Востоке снижение составило 18,7%, в Азии – 1,2%, а в Океании и Австралии/Новой Зеландии – 11,7%.

Помимо спада на Ближнем Востоке, который объясняется конфликтом между США, Израилем и Ираном, наиболее заметное снижение в остальном мире наблюдается в Океании и Австралии/Новой Зеландии. Этот спад обусловлен Австралией, на долю которой приходится 85,8% трафика бизнес-джетов в регионе, при этом с начала года снижение составило 6,3%, то есть на Австралию приходится практически весь общий спад в регионе, составивший 5,2% с начала года.

В таблице представлено распределение вылетов

в остальном мире по городам с начала года. Рейсы между Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро лидируют по общему объёму трафика, а между Сан-Паулу и Белу-Оризонти – по темпам роста по сравнению с прошлым годом.

В таблице, посвященной главному маршруту региона, представлены ведущие операторы, выполнявшие рейсы между Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро с начала года. Лидером на этом направлении является ВВС Бразилии, выполнившие почти 200 рейсов в этом году, в то время как Helistar Aviacion лидирует по темпам роста, хотя этот значительный рост объясняется практически полным отсутствием полётов Helistar по этому маршруту в прошлом году.

Ник Косински, аналитик WINGX, отмечает: «Глобальная активность бизнес-джетов вторую неделю подряд остаётся неизменной, а с начала года рост снизился до +3,3%, и немного отстаёт от уровня прошлого года на этом же этапе. Наиболее заметный рост по-прежнему наблюдается на развивающихся рынках бизнес-авиации, при этом в Африке за прошедшую неделю рост составил 17,4%. Основная часть рынка сосредоточена в США, где операторы, предоставляющие услуги долевого владения, по-прежнему демонстрируют значительный рост, даже несмотря на то, что общий рост активности в последнее время замедлился».

Departure Country	Departures	vs 1Y ago: Departures
Australia	22,363	-6.3%
New Zealand	2,290	1.5%
French Polynesia	356	0.3%
Guam	207	-10.4%
Fiji	189	-0.5%
New Caledonia	93	66.1%
Marshall Islands	84	6.3%
Papua New Guinea	75	27.1%
Cook Islands	68	-20.0%
Norfolk Island	47	23.7%

Динамика трафика бизнес-джетов в Океании и Австралии/Новой Зеландии по странам с начала года

City Flow	Departures	vs 1Y ago: Departures
São Paulo - Rio De Janeiro	1,421	0.1%
Rio De Janeiro - São Paulo	1,355	-4.4%
Ankara - Istanbul	1,201	4.4%
São Paulo - Belo Horizonte	1,156	12.5%
Belo Horizonte - São Paulo	1,140	11.5%
Istanbul - Ankara	1,035	3.5%
Buenos Aires - Punta del Este	942	-4.8%
Punta del Este - Buenos Aires	930	-6.0%
Brasília - São Paulo	895	-6.1%
São Paulo - Brasília	869	-7.1%

Динамика вылетов бизнес-джетов в остальном мире по городам с начала года

OP Name	Departures	vs 1Y ago: Departures
Brazilian Air Force	196	-1.5%
Hospital Esperanca SA	175	-12.5%
Helistar Aviacion	108	5,300.0%
Lider Taxi Aereo SA	95	4.4%
Play Fly Aviation Spe Ltda	77	-7.2%
BRW Patrimonial Empreendimentos e Administracao	77	54.0%
Banco Bradesco SA	68	-2.9%
Alto Tijuca Participacoes SA	62	17.0%
Voar Cooperativa	60	-34.8%
Helistar Taxi Aereo	53	-38.4%

Динамика трафика на маршруте Сан-Паулу – Рио-де-Жанейро с начала года

В Кыргызстане впервые прошёл Business Aviation Summit 2026

22 сентября 2026 года в Кыргызстане состоялся первый Business Aviation Summit 2026 – международное отраслевое мероприятие, объединившее высокопоставленных представителей государственных структур и ключевых игроков мировой бизнес-авиации. Главная цель Саммита – представить возможности авиационной инфраструктуры Кыргызстана и Международный аэропорт Каракол как перспективную площадку для развития деловой авиации, а также создать пространство для прямого диалога между государством, бизнесом и международными участниками отрасли.

Среди участников – руководители и собственники компаний в сфере бизнес-авиации, представители аэропортов и авиакомпаний, производители

воздушных судов, инвесторы и представители государственных организаций. В мероприятии приняли участие до 70 приглашённых гостей.

Одной из ключевых площадок Саммита стал Международный аэропорт Каракол, где прошла официальная деловая программа. Участники отправились из Бишкека в Каракол специальным рейсом, после чего приняли участие в презентациях, профессиональном нетворкинге и статической экспозиции воздушных судов.

Проведение Саммита призвано привлечь внимание международного авиационного сообщества к возможностям Кыргызстана и развитию авиационной инфраструктуры Исык-Кульского реги-

она. Возможность комфортного и эффективного доступа к туристическим, деловым и инвестиционным направлениям способствует развитию новых маршрутов, привлечению международных гостей и формированию дополнительных возможностей для авиационного бизнеса.

Business Aviation Summit 2026 стал площадкой для установления новых профессиональных контактов и международных партнёрств, а также важным шагом в продвижении Кыргызстана как перспективного направления для развития деловой авиации. Организаторами первого Business Aviation Summit Kyrgyzstan выступают Аэропорты Кыргызстана в партнёрстве с итальянской компанией Dzun.it, специализирующейся на развитии проектов и международных мероприятий в сфере бизнес-авиации.



Китай включается в сверхзвуковую гонку со своим деловым самолётом

Китай активизирует исследования в области сверхзвуковых пассажирских самолётов следующего поколения. Как сообщила в государственная телекомпания CCTV News, разработанный в Китае демонстрационный образец самолёта с низким звуковым ударом, TMS-10, должен совершить сверхзвуковой полёт к концу этого года.

Лаборатория Тяньмушань, разработчик TMS-10, сообщила газете Global Times, что после завершения ключевых этапов, включая испытания в аэродинамической трубе, разработку законов управления полётом и изготовление планера, в настоящее время демонстрационный образец проходит окончательную сборку и интеграцию. Разработка идёт

на фоне включения исследования механизма звукового удара, прогнозирование и управление сверхзвуковыми гражданскими самолётами в число основных передовых научных вопросов, обсуждавшихся на Китайской конференции по авиационной науке и технике 2026 года, проходившей в Уси, провинция Цзянсу, Восточный Китай.



Проект TMS-10 даёт представление о текущих усилиях Китая по развитию технологий гражданской сверхзвуковой авиации. По данным лаборатории Тяньмушань, научно-исследовательского учреждения, расположенного в провинции Чжэцзян и созданного при поддержке Пекинского университета авиации и космонавтики, завершена разработка общего проекта сверхзвукового делового самолёта на 10-15 мест, предназначенного для деловых поездок и элитного туризма. Его аэродинамическая конфигурация оптимизирована как для сверхзвукового крейсерского полёта на скорости 2 Маха, так и для дозвукового крейсерского полёта на скорости 0,95 Маха, при этом ключевыми целями проектирования являются низкое аэродинамическое сопротивление и сниженный звуковой удар.

Демонстрационный образец в масштабе 1:18, созданный на основе проекта TMS-10, совершил свой первый полёт на низкой скорости 30 июня 2025 года в аэропорту Динчжоу в провинции Хэбэй на севере Китая. Лаборатория сообщила, что испытание подтвердило взлёт и посадку на низкой скорости, устойчивость и управляемость самолёта. Исследовательская группа заявила, что в 2026 году перейдет к испытаниям сверхзвукового крейсерского полёта и измерениям звукового удара

в полёте. Сверхзвуковые испытания запланированы примерно на конец года. По сравнению с полётом на низкой скорости в 2025 году, во время которого демонстрационный образец достиг скорости менее 0,2 Маха, ключевой задачей на этот раз является преодоление звукового барьера и достижение устойчивого и стабильного сверхзвукового полёта.

Разработка Китаем сверхзвукового пассажирского самолёта следующего поколения в настоящее время находится на стадии предварительных исследований, оценки концепции и проверки технологий, при этом продолжается работа по созданию основы для будущих инженерных разработок.

Полёт со скоростью, превышающей скорость звука, сам по себе не является чем-то новым, но применение этой технологии в гражданской авиации, а не в военных целях, создаёт другой набор проблем. Пассажирские самолёты намного больше истребителей, что предъявляет более высокие требования к прочности конструкции и материалам, которые должны выдерживать тепло, выделяемое во время высокоскоростного полёта. Гражданская авиация также должна контролировать расход топлива, техническое обслуживание и эксплуатационные расходы на протяжении всего жизненного цикла, одновременно отвечая более строгим требованиям к безопасности, надёжности, сроку службы и комфорту пассажиров.

Звуковые удары – ещё одна серьёзная проблема. TMS-10 имеет аэродинамическую схему «утка» с тремя несущими поверхностями, включая

Т-образное хвостовое оперение. Лаборатория заявила, что применила междисциплинарный подход к аэродинамической оптимизации и оптимизации звукового удара для повышения как эффективности крейсерского полёта, так и эффективности снижения звукового удара в дальней зоне.

Объясняя конструкцию с низким уровнем звукового удара, лаборатория сообщила, что переднее крыло в трёхповерхностной конфигурации помогает предотвратить слияние ударных волн, генерируемых носовой частью и крыльями, в то время как Т-образное хвостовое оперение перераспределяет ударные волны вокруг задней части самолёта, делая их более рассеянными и слабыми. Комбинированная конструкция призвана уменьшить интенсивность звукового удара, достигающего земли.

Аэродинамическая конструкция с низким уровнем звукового удара — это лишь часть проблемы, так как разработка двигателя, а также воздухозаборника и сопла также сопряжена с серьёзными трудностями. В лаборатории заявили, что переход от нынешнего демонстрационного образца к самолёту, способному перевозить пассажиров, потребует ряда дальнейших технологических и инженерных шагов, включая разработку системы тяги с изменяемым циклом для эффективной работы на самых разных скоростях, совместную оптимизацию эффективности сверхзвукового крейсерского полёта и характеристик ударной волны, проведение лётных испытаний с крупномасштабным демонстрационным образцом весом около 10 тонн и проверку ключевых конструктивных элементов.

По мере развития отдельных технологий, более сложный вопрос для сверхзвуковой гражданской авиации смещается в сторону возможности производства и эксплуатации по приемлемой для рынка цене. Затраты на разработку, производство и техническое обслуживание тесно связаны с размером потенциального рынка, в то время как сегодняшний сектор дозвуковой коммерческой авиации уже достаточно зрелый.

В лаборатории отметили, что технологии, разрабатываемые в рамках TMS-10, включая аэродинамическое проектирование с низким волновым сопротивлением и низким звуковым ударом, передовые конфигурации сверхзвуковых самолётов и законы управления полётом в широком диапазоне скоростей, могут обеспечить техническую основу для будущей разработки Китаем более крупных сверхзвуковых пассажирских самолётов.



Авиационный импорт в условиях ограничений: эксперты выработали практические алгоритмы для бизнеса

16 сентября 2026 года в Москве, в рамках деловой программы выставки деловой авиации RUBAE (Внуково-3), состоялась сессия «Авиационный импорт в условиях ограничений: практические алгоритмы для бизнеса», организованная ООО «Русский Дом Авиации» — действительным членом Ассоциации Вертолетной Индустрии.

Модератором сессии выступил Сергей Анатольевич Волков, заместитель руководителя отдела ВЭД ООО «РДА», полковник таможенной службы в отставке. В обсуждении приняли участие предста-

вители авиакомпаний-эксплуатантов, поставщиков авиационно-технического имущества (АТИ), сервисных центров, организаций по техническому обслуживанию, финансовых организаций и профильные эксперты.

Участники рассмотрели практические вопросы таможенного оформления, технического регулирования, подтверждения аутентичности компонентов, маркировки, эксплуатации иностранной авиатехники и организации международных расчётов. По итогам сессии принята резолюция, обоб-

щающая выработанные алгоритмы и рекомендации для бизнеса.

С докладами выступили:

- В. Ю. Брусникин (ФГУП ГосНИИ ГА) — об аутентичности компонентов воздушных судов иностранного производства и роли Информационно-аналитической системы мониторинга лётной годности воздушных судов (ИАС МЛГ ВС);
- А. А. Михайлов (ООО «Восточный путь») — о коллизиях применения маркировки «Честный знак» в авиаотрасли;
- М. С. Коровянский (АО НПК «ПАНХ») — о практическом опыте эксплуатации и технического обслуживания вертолётов иностранного производства в условиях санкционных ограничений;
- Д. В. Шейбаль (ООО «А7-Агент») — о конкурентных преимуществах трансграничных платежей через систему международных расчётов;
- Б. С. Бирани (АО АКБ «ЕВРОФИНАНС МОСНАР-БАНК», АО «Планета») — о платформенных решениях для международных расчётов.

Основные выводы и рекомендации

1. Льготы по уплате таможенных платежей и применение запретов и ограничений.

Для минимизации рисков рекомендовано по товарам, ввозимым с освобождением от НДС без ограничений по пользованию и распоряжению, использовать несколько вариантов действий, например, на дату декларирования не заявлять льготу, а уплачивать налог в полном размере. После опре-



деления контрагента и получения документов Минпромторга России вносить изменения в декларацию для предоставления льготы и возврата НДС. По условно выпущенным товарам в случае предоставления льготы по уплате ввозной таможенной пошлины при необходимости реализации лицу, не указанному в документах, ранее предоставленных госорганам, необходимо получать новый документ Минпромторга России, корректировать заявление в таможенную, а также вносить изменения в таможенную декларацию на товары.

Участники приняли к сведению возможности, предусмотренные постановлением Правительства РФ от 12.03.2022 № 353, в том числе упрощённый порядок оценки соответствия для запасных частей, комплектующих и единичных экземпляров до 1 сентября 2027 года. При заключении внешнеэкономических контрактов рекомендовано учитывать требования Указа Президента РФ от 08.03.2022 № 100 и постановления Правительства РФ № 313, исключив контракты с лицами из юрисдикций по перечню № 1 к данному постановлению и расчёты через банки таких юрисдикций.

2. Аутентичность компонентов и ИАС МЛГ ВС.

В условиях изменения каналов поставок возрастает значение независимой проверки пономерной документации, идентификационных данных и использования информационных источников. Представлена ИАС МЛГ ВС, позволяющая проверять иностранные компоненты по центральной базе, а также сведениям FAA и EASA. Для компонентов с совпадающими идентификационными данными («двойников») предложен алгоритм инженерно-

технического анализа с привлечением авиапредприятия и сертифицированной организации по ТО.

Отмечено, что с 1 марта 2028 года требования статьи 37.5 ВК РФ станут обязательными. В настоящее время только около 40% из 130 авиакомпаний передают данные в систему. Рекомендовано ускорить наполнение ИАС МЛГ ВС, расширить обмен данными и развивать реестр добросовестных поставщиков.

3. Маркировка «Честный знак».

Участники отметили необходимость учёта отраслевой специфики АТИ при применении общих механизмов обязательной маркировки. Неоднозначность нормативного регулирования создаёт риски различного толкования требований при поставке, учёте и использовании авиационных компонентов. Рекомендовано провести дополнительную отраслевую и правовую проработку, подготовить однозначные разъяснения и рассмотреть вопрос на межведомственном уровне.

4. Эксплуатация и ТО вертолётов иностранного производства.

Констатирован переход от «прямой» работы с производителем к эпохе жёстких ограничений: расторгнуты прямые контракты, нарушены цепочки поставок, усложнилась логистика, возникли финансовые и документальные риски. Сессия одобрила практики диверсификации поставок, усиленного контроля поставщиков, долгосрочного планирования закупок на 1–3 года, создания не-

снижаемого запаса агрегатов и развития кооперации между эксплуатантами.

Среди сохраняющихся проблем названы компании-«однодневки», срывы поставок, сложности с возвратом средств, рост себестоимости ТО, дефицит специального инструмента и разрыв в системе подготовки кадров. Рекомендовано инициировать создание единой электронной площадки для взаимодействия авиакомпаний и проверенных поставщиков АТИ, усилить господдержку производства аналогов компонентов и развивать подготовку персонала внутри страны.

5. Международные расчёты.

Представлена система международных расчётов А7. По данным докладчика, клиентская база компании превышает 15 000 участников ВЭД, ежедневно проводится более 2 000 транзакций, объём платежей за 2025 год составил 10 трлн рублей, партнёрская сеть охватывает более 100 стран. В авиационной отрасли за 8,5 месяцев 2026 года объём операций вырос на 20,6%; доля Китая и Гонконга — 64,2%, доля юаня — 53,8%.

Участники отметили, что международный платёж перестал быть технической функцией и стал частью переговорного процесса и управления рисками. Среди преимуществ — мультиинструментальность (банковский канал, вексель А7, стейблкоин А7А5), гибкость вексельных инструментов, проективное управление рисками и комиссия 0,3% + НДС. Отдельное внимание уделено проблеме документальных ошибок, из-за которых часть платежей не доходит до получателя.

6. Платформенные решения.

Рассмотрена платформа международных расчётов, созданная при участии ГК «Ростех» и Группы РЭЦ. Среди её элементов — сеть аккредитованных партнёров, подбор оптимального маршрута платежа, escrow-механизм, сопровождение валютного контроля и применение альтернативных финансовых инструментов. Отдельно представлена программа обеспечения расчётов между Россией и КНР. Рекомендовано рассматривать такие решения как инструмент устойчивости импортных поставок и учитывать их юридическую легитимность, прозрачность, безопасность и стоимость.

Главные принципы новой реальности и основные выводы

В резолюции сессии зафиксированы ключевые принципы, сформулированные участниками:

«Недопустима зависимость от одного поставщика или одного канала поставок. Необходимо создать устойчивую систему, позволяющую поддерживать лётную годность ВС даже при полном прекращении привычного канала поставки».

«Если раньше мы искали запчасть, то сегодня мы в первую очередь ищем надёжных поставщиков».

Эксперты также согласились, что главным конкурентным преимуществом современной системы международных расчётов является способность выстроить расчёт с учётом условий каждой конкретной операции и сохранить возможность проведения платежа даже при меняющихся внешних

обстоятельствах. Результатом такого подхода становится снижение рисков для бизнеса и обеспечение непрерывности поставок.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) поддерживает опасения участников сессии и полагает, что маркировка «Честный знак» требует пилотного проекта и исключений для АОГ, обслуживание иностранного парка — прозрачных расчетов без ущерба безопасности, а рынок неоригинальных запчастей — создания реестра одобренных компонентов и ужесточения контроля за «серым» рынком. Участники сессии подтвердили, что поддержание лётной годности иностранных воздушных судов в текущих условиях возможно, но требует значительно больших усилий, времени и ресурсов. Принятая резолюция направлена на систематизацию практических алгоритмов для бизнеса и будет использована при дальнейшей отрас-

левой проработке вопросов авиационного импорта. Модератором сессии выступил Сергей Анатольевич Волков, заместитель руководителя отдела ВЭД ООО «РДА», полковник таможенной службы в отставке. В обсуждении приняли участие представители авиакомпаний-эксплуатантов, поставщиков авиационно-технического имущества (АТИ), сервисных центров, организаций по техническому обслуживанию, финансовых организаций и профильные эксперты.

Участники рассмотрели практические вопросы таможенного оформления, технического регулирования, подтверждения аутентичности компонентов, маркировки, эксплуатации иностранной авиатехники и организации международных расчётов. По итогам сессии принята резолюция, обобщающая выработанные алгоритмы и рекомендации для бизнеса.



Самолёт недели

Оператор/владелец: **Kaz Air Jet**

Тип: **Cessna 525B CitationJet 3**

Год выпуска: **1997 г.**

Место съемки: **сентябрь 2026 года, Karakol International Airport – UCFP, Kyrgyzstan**



Фото: Дмитрий Петрович