тительней. Если же самолет эксплуатируется небольшим частным оператором, банк может потребовать дополнительных гарантий, соответственно, может вырасти и цена финансирования.

При использовании кредитной схемы владельцу придется понести следующие расходы: первоначальный взнос (10–30% от суммы контракта), денежный депозит, покрывающий выплаты по кредиту на оговоренный срок, фиксированный сбор за предоставление кредита, который зависит от сложности структуры и размеров сделки, все расходы по юридическому оформлению сделки.

В рамках схемы лизинга обеспечением финансирования покупки занимается лизинговая компания, она же выступает формальным владельцем, на балансе которого находится воздушное судно. Соответственно, все возможные налоги на имущество должна платить эта компания. Лизингополучатель же эксплуатирует самолет, несет все связанные с этим расходы и производит выплаты по лизингу. По истечении срока договора воздушное судно должно быть либо возвращено лизингодателю, либо выкуплено по остаточной рыночной стоимости, определяемой на момент продажи (так называемый операционный лизинг). Стоимость финансирования по лизинговой схеме может быть несколько выше, чем по кредитной. Однако у лизинга есть и свои достоинства, помимо того что самолет не числится как имущество на балансе лизингополучателя (что приобретает особый смысл, если в его парке насчитывается не один самолет). Лизинговая компания, у которой уже установлены партнерские отношения с рядом банков, также берет на себя решение всех вопросов, связанных с финансированием покупки. Это избавляет клиента от долгих и сложных переговоров с кредитором, что может быть очень полезно в том случае, когда нужно оперативно решить вопрос, например, при покупке воздушного судна на вторичном рынке, когда сроки поставки и введения в эксплуатацию ограниченны.

НЕМНОГО О СТРАХОВАНИИ Услуги по страхованию воздушного судна на рынке предоставляют как страховые компании, так и международные страховые брокеры. Принципиальная разница состоит в том, что страховая компания несет ответственность перед клиентом в полном объеме, указанном в полисе, и в случае необходимости перестраховывает риски. Брокер же не несет перед клиентом денежных обязательств при наступлении страхового случая, ответственность распределяется между страховыми и перестраховочными компаниями, которым брокер распределил долю риска.

Вне зависимости от выбранной схемы нужно обратить внимание на следующие моменты: финансовая надежность страховщика, с которым заключается договор или которому брокер отдает часть риска; опыт контрагента в страховании авиационных рисков и урегулировании страховых событий; способность обеспечивать оперативную выдачу страховой документации; стоимость полиса.

Согласно международным требованиям и стандартам, страховое покрытие воздушного судна включает, в частности, следующие риски: первое — страхование каско «от всех рисков», кроме указанных как исключенные. Владелец и оператор воздушного судна получают страховое возмещение сверх франшизы — размера собственного удержания по случаям гибели или повреждения самолета как на земле, так и в полете. Второе — страхование франшизы. Владелец и оператор воздушного судна получают страховое возмещение в пределах франшизы по случаям гибели или повреждения машины как на земле, так и в полете. Третье — страхование каско от войны и других опасностей. Владелец и оператор воздушного судна получают страховое возмещение по случаям гибели или повреждения борта как на земле, так и в полете в связи с военными и аналогичными рисками.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БИЗНЕС-ДЖЕТА В СТАТУСЕ КОММЕРЧЕСКОГО САМОЛЕТА ПОЗВОЛЯЕТ ЕГО ВЛАДЕЛЬЦУ СУЩЕСТВЕННО СОКРАТИТЬ ЗАТРАТЫ НА СОБСТВЕННЫЕ ПОЛЕТЫ, А ПРИ ЭФФЕКТИВНОМ УПРАВЛЕНИИ — ПОЛУЧИТЬ ДОХОД ОТ ПРОДАЖИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

ЛИЧНЫЙ НОМЕР Выбор места и типа регистрации определяет тот круг возможностей и, наоборот, ограничений, которые получает владелец бизнес-джета. Процедуру постановки в авиационный реестр той или иной державы самолету нередко приходится проходить не один раз. В каких же случаях это происходит? Естественно, при введении в эксплуатацию нового самолета, хотя с регистрацией следует определиться еще во время его строительства, чтобы избежать ненужных трудностей в последний момент. А также при покупке бизнес-джета на вторичном рынке, в случае изменения статуса или смены управляющей компании.

Статус воздушного судна определяет и тип его эксплуатации. Собственно, существует два варианта: коммерческая эксплуатация, когда самолет в свободное от полетов владельца время выполняет чартерные рейсы, и частная — в этом случае самолет совершает полеты исключительно в интересах владельца.

На практике для российских владельцев доступно несколько вариантов «прописки» воздушного судна: Россия, офшоры, европейские страны, США. Правда, американская регистрация имеет свою специфику и используется пока нечасто.

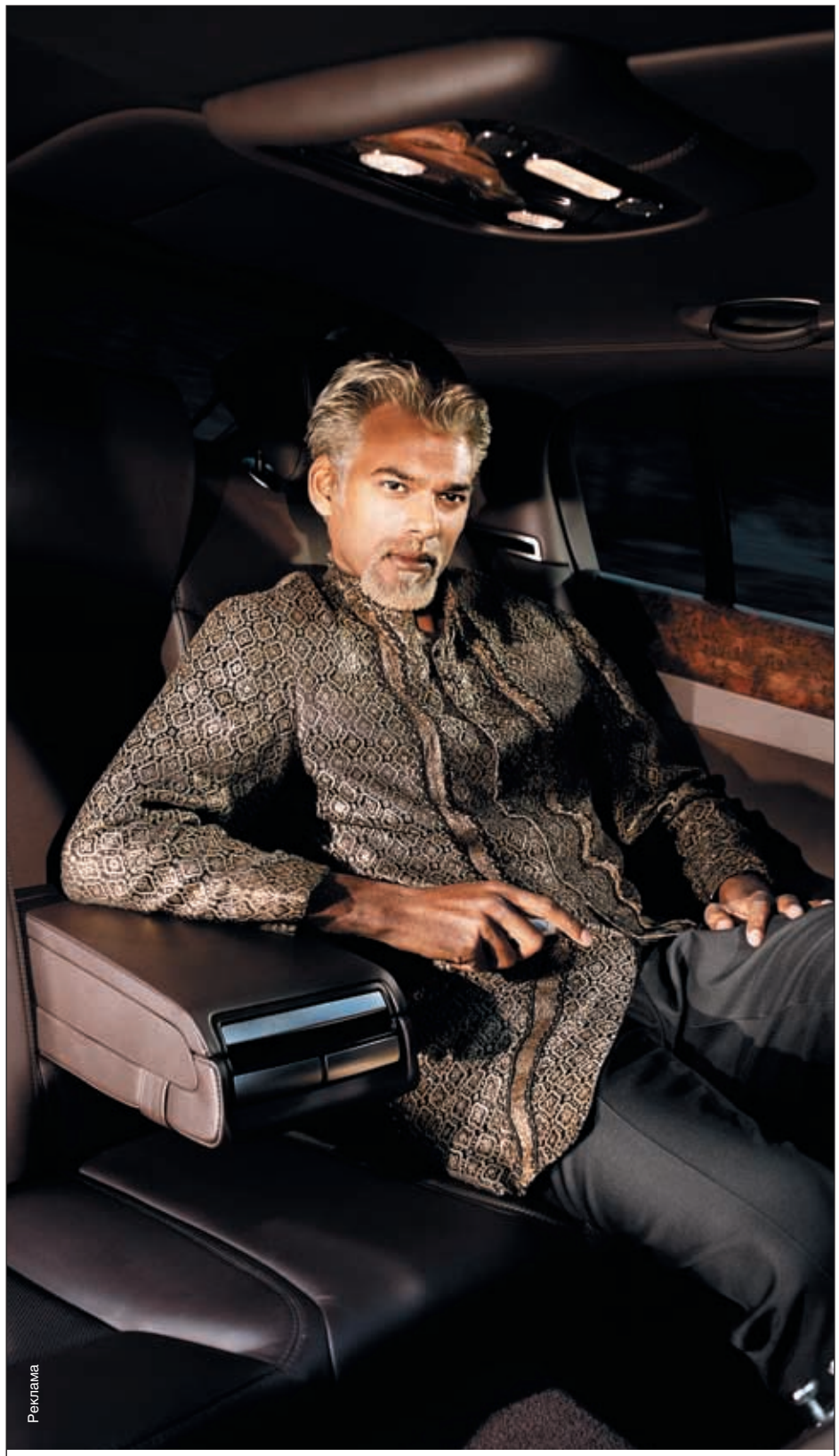
Постановка самолетов западного производства в авиационный реестр Российской Федерации является весьма дорогим удовольствием и в большинстве случаев оказывается нецелесообразной. Исключением может считаться ситуация, когда самолет предназначен в основном для полетов по внутренним маршрутам.

Вариант регистрации в офшорной зоне предлагает целый ряд государств — Аруба, Каймановы и Бермудские острова, а с недавнего времени и британский остров Мэн. Внесенные в авиационный реестр этих стран самолеты получают статус частного воздушного судна. Эти государства не требуют обязательной постановки самолета в управление местной авиакомпанией. Так, бизнес-джет с бермудской регистрацией может спокойно эксплуатироваться любым европейским, американским или российским оператором. Вопрос с подбором пилотов здесь также упрощен — на работу можно нанять и отечественных специалистов, обладающих соответствующими допусками и лицензиями.

Российские владельцы самолетов чаще всего отдают предпочтение европейским странам: Австрии, Германии, Швейцарии и Великобритании. На территории этих государств, за исключением Швейцарии, с владельца самолета при ввозе не взимаются таможенные сборы и НДС, а сама процедура регистрации достаточно проста. Конечно, и здесь есть свои нюансы, связанные с законодательством этих стран.

ЛЕТАЕМ И СЧИТАЕМ Уже на этапе выбора модели самолета будущему владельцу следует принять решение о том, как машина будет использоваться. Существует два варианта решения этого вопроса. Во-первых, исключительно частное использование в корпоративных, статусных, личных или семейных целях, при котором никто чужой не ступит на борт без личного приглашения владельца. Или же владелец стремится организовать его коммерчески эффективную эксплуатацию.

Частный самолет можно зарегистрировать в любой из офшорных зон, предлагающих такую услугу, что немного снизит налоги и сборы, а также затраты на управление и персонал. Однако при этом продажа чартеров в периоды, свободные от полетов владельца, будет невозможна, потому что коммерческое использование частных бортов запрещено законодательством большинства стран мира. Кроме того, владельцам частных самолетов топливо обходится дороже, их ждут трудности с получением разрешений на взлеты, посадки и пролеты, поскольку частные самолеты обслуживаются по остаточному принципу — после регулярных и чартерных рейсов.


Реклама

КОМФОРТ, УЮТ, СПОКОЙСТВИЕ...
ВЫ У СЕБЯ ДОМА: ГАРАЖ №1

Позвонив в «Гараж №1», вы можете заказать автомобили с водителями в **Москве**, **Санкт-Петербурге**, а теперь и во всех городах **Европы**. Помимо традиционного парка наших автомобилей: **Rolls-Royce**, **Maybach**,**Bentley**, **Lexus LS600**, **Mercedes S-class**, появились новинки: **Hummer**, **Porsche Cayenne**, **Ferrari F430**, **Lamborghini**. И это только начало.

WWW.GARAGE1.RU
(495) 22-1-22-77

ГАРАЖ №

АВТОМОБИЛЬ С ВОДИТЕЛЕМ
ДЛЯ ИСКУШЕННЫХ