ние. Для смены оператора есть свои причины, самая неприятная — недобросовестность последнего. К сожалению, известны случаи, когда авиакомпании при постановке бизнес-джета «под собственный флаг» декларируют одни расходы на владение, а после завершения всех процедур собственник получает другие. Это еще полбеды, по неопытности можно попасть и в дополнительную ловушку: договор составляется таким образом, что при возникновении претензий со стороны владельца оператор просто-напросто «захватывает» самолет, то есть не позволяет владельцу поставить бизнес-джет «под флаг» другого оператора. Вернуть самолет из такого «ареста» обычно возможно, но это требует времени и влечет за собой большие издержки. Конечно, наиболее эффективной мерой противодействия является предупреждение такой ситуации, то есть выбор добросовестного оператора и правильное установление всех договорных отношений.

AP

ВЛАДЕНИЕ ЧАСТНЫМ САМОЛЕТОМ — ЭТО ПОСТОЯННЫЕ ИЗДЕРЖКИ НА ЕГО СОДЕРЖАНИЕ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОХОДИТЬ ДО НЕСКОЛЬКИХ МИЛЛИОНОВ ЕВРО В ГОД

ТИП РЕГИСТРАЦИИ И СТАТУС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Уже на этапе выбора модели самолета будущему владельцу следует решить, как именно он будет использоваться. Существует два варианта.

Во-первых, частное использование в корпоративных, личных или семейных целях, а иногда и для поддержания особого статуса. В этом случае без разрешения владельца никто не может не то что полететь — даже ступить на борт этого бизнес-джета. Такой дорогой вариант владения — а издержки на содержание самолета составляют ежегодно до нескольких миллионов евро в зависимости от типа ВС — может оправдываться тем, что самолет всегда находится в распоряжении владельца и готов вылететь в любой момент. Однако далеко не все могут позволить себе такие затраты.

Во-вторых, это коммерческая эксплуатация, при которой владелец получает доход от передачи самолета в чартер, что сокращает затраты на его содержание. С другой стороны, при таком варианте условия в большей степени диктует авиакомпания, и, если самолет на определенную дату передается в чартер, владелец на нем полететь уже не сможет. Конечно, ему по возможности будет предложен эквивалентный борт. Данный вид эксплуатации выгоден тем, что позволяет существенно снизить расходы на владение самолетом, и наметившиеся в последнее время тенденции позволяют говорить о растущей популярности такого типа регистрации — немало бизнес-джетов, принадлежащих нашим соотечественникам, переходят из офшорных реестров под юрисдикцию государств—членов ЕС, а иногда и Российской Федерации.

От выбранного варианта зависит оптимальная схема регистрации и эксплуатации бизнес-джета, а также отдельные виды затрат. На практике российским владельцам доступно несколько вариантов юрисдикции для регистрации воздушного судна — это Россия, офшоры, государства—члены ЕС и США. Правда, у американской регистрации своя специфика, поэтому к ней пока прибегают нечасто. Есть несколько факторов, которые делают постановку бизнес-джета западного производства в авиационный реестр Российской Федерации непопулярной и в целом нецелесообразной. О них мы поговорим ниже. Исключением может считаться ситуация, когда самолет предназначен в основном для полетов по внутренним маршрутам,— стоит помнить, что каботаж, то есть перелет самолета иностранной авиакомпании между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации, осуществляется при соблюдении определенных условий, а в некоторых случаях просто запрещается.

Частные владельцы предпочитают регистрировать самолеты в офшорах. Выбор у владельца бизнес-джета достаточно широк, но нельзя говорить о существовании готовых решений. Обычно непросто найти такой государственный реестр, который учитывал бы все предпочтения владельца, ведь любой из них накладывает определенные ограничения. Разобраться в нюансах помогут независимые консультанты, которые уже появились и на отечественном рынке. Их экспертная оценка поможет владельцу соотнести все пожелания с возможностями и застрахует от неверного шага.

ПОВЫШЕНИЕ ДОХОДНОСТИ КОММЕРЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Владение частным самолетом — это постоянные издержки на его содержание, которые в зависимости от типа могут доходить до нескольких миллионов евро в год. Коммерческая эксплуатация бизнес-джета позволяет в значительной мере снизить себестоимость летного часа для владельца, а при эффективном управлении — получить доход от продажи чартерных рейсов. Самое важное, о чем стоить позаботиться владельцу до окончания строительства нового самолета,— определить страну и авиакомпанию—оператора, под «флагом» которой он будет эксплуатироваться. Оператор занимается организацией безопасной эксплуатации самолета, следит за соблюдением международных требований к безопасности полетов и техническому состоянию воздушного судна, а также квалификационных требований к собственному персоналу и летному составу. Авиакомпания обязана иметь лицензию на управление по каждому типу самолетов, эксплуатирующихся под ее «флагом».

После постановки бизнес-джета под «флаг» авиакомпании владелец формирует график своих полетов, и появляется возможность продажи свободных летных часов. Организацией коммерческих продаж занимается либо оператор, либо специализированная управляющая компания.

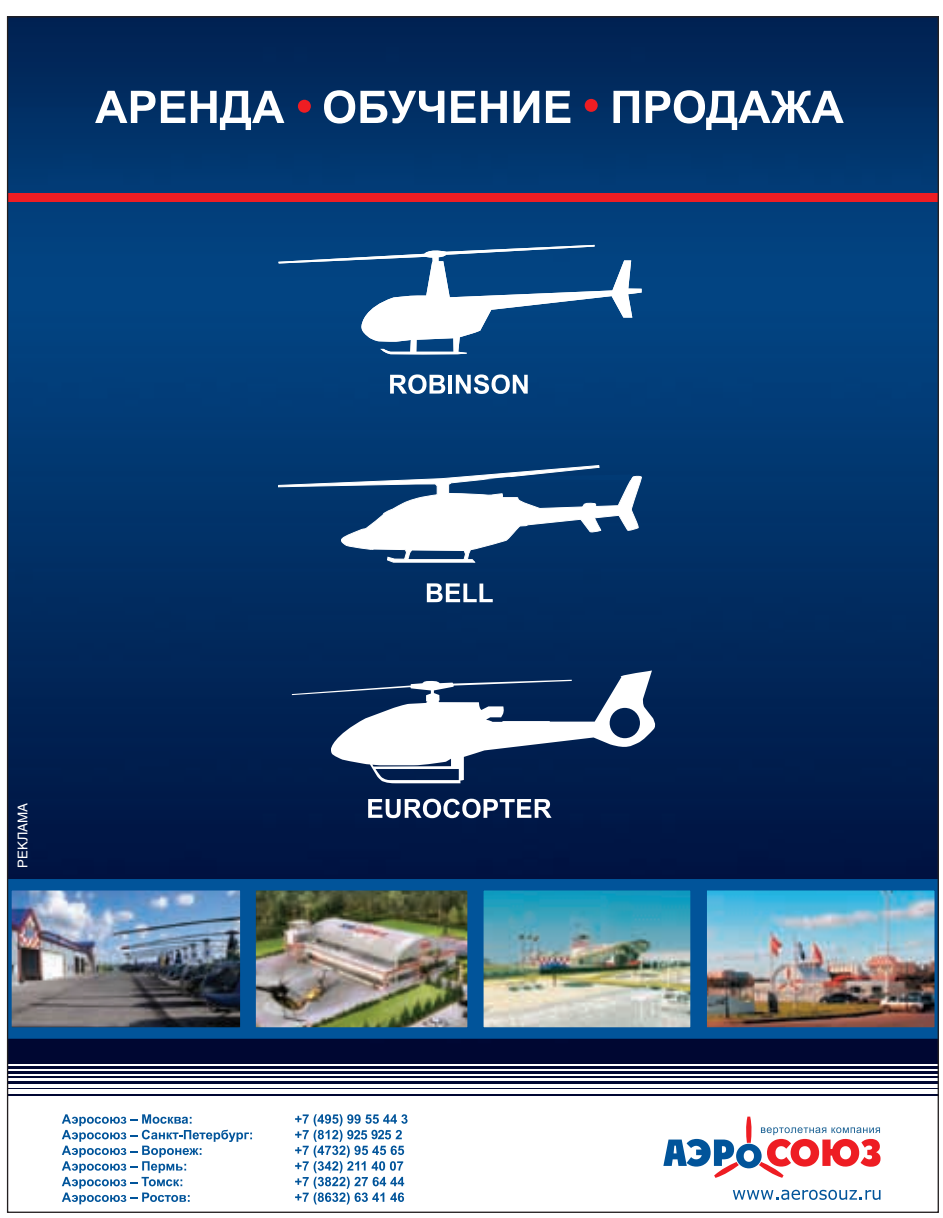
Организационные формы взаимоотношений между владельцем и оператором могут различаться от случая к случаю, но именно они определяют три главные привилегии владельца: возможность использовать собственный самолет в удобное время, возможность заменить оператора при возникновении разногласий между сторонами и получать прибыль от эффективной коммерческой эксплуатации самолета и прозрачную отчетность по затратам и техническому состоянию воздушного судна.

С целью сохранения главных привилегий владельца стоит привлечь независимых консультантов уже на этапе строительства самолета. Консалтинговая компания проведет сравнительный анализ авиационного и налогового законодательства, изучит договоры между владельцем и авиакомпанией и предложит варианты, максимально защищающие владельца.

БАРЬЕР ДЛЯ РАЗВИТИЯ

Основными причинами медленного развития бизнес-авиации в Российской Федерации чаще всего называются несовершенное законодательство, которое не различает регулярные рейсы и чартерные перелеты бизнес-класса, разрешительная система полетов и заградительные таможенные пошлины, которые принуждают владельцев отказываться от регистрации в российском реестре, чтобы сэкономить в общей сложности до 41% от стоимости бизнес-джета. По мнению некоторых экспертов, даже полное обнуление пошлин и НДС на самолеты бизнес-класса вряд ли само по себе приведет к резкому росту летного парка, зарегистрированного в Российской Федерации,— необходимо решить законодательные проблемы и перейти на уведомительную систему полетов по образцу и подобию уже действующего законодательства и систем западных стран.

В настоящий момент правительством Российской Федерации вводятся некоторые изменения в ставки таможенных пошлин. Еще в 2007 году они были снижены следующим образом: на самолеты до 19 пассажирских кресел и с массой пустого снаряженного аппарата от 15 000 кг до 20 000 кг — 10%, свыше 300 мест — 0%, прочие остались на прежнем уровне в 20%. А в июле 2008 года правительство России издало постановление №563 «О временных ставках ввозных таможенных пошлин в отношении отдельных видов гражданских самолетов», по которому отменены таможенные пошлины на гражданские самолеты с массой пустого снаряженного аппарата более 15 000 кг, но не более 20 000 кг и с количеством посадочных мест не более чем на 19 человек. В эти рамки не попадает львиная доля бизнес-джетов зарубежного производства. Срок действия постановления — девять месяцев. Несмотря на отмену некоторых пошлин, НДС по-прежнему подлежит уплате в полном объеме. Хотя в теории НДС должен возмещаться импортеру, на практике с этим есть проблемы.

Решить вопрос регистрации самолета нужно до его поставки. Для частного владения вполне достаточно регистрации в одной из офшорных юрисдикций, которые упрощают некоторые процедуры, позволяют эксплуатировать самолет авиакомпаниям, не зарегистрированным на их территории, и разрешают привлекать российских пилотов. Если владелец хочет снизить расходы на содержание бизнес-джета, необходима легальная коммерческая эксплуатация, и здесь следует присмотреться к одной из европейских юрисдикций. Важнейшим моментом является правильный выбор оператора, и в данном случае не стоит пренебрегать профессиональной помощью опытных консультантов. В противном случае ситуация может выйти из-под контроля владельца вплоть до удержания его бизнес-джета недобросовестным оператором. Если же основными станут полеты по России, следует рассматривать и российскую регистрацию, которая сопряжена с большими расходами при растаможке, но в особых случаях может быть вполне приемлема. ■

ОСНОВНОЙ ПРИЧИНОЙ МЕДЛЕННОГО РАЗВИТИЯ БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РОССИИ ЧАЩЕ ВСЕГО НАЗЫВАЕТСЯ НЕСОВЕРШЕННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, КОТОРОЕ НЕ РАЗЛИЧАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ И ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ БИЗНЕС-КЛАССА