

## Деофшоризация воздушных судов бизнес-авиации

пт, 06/06/2014 - 10:51 | Дерек А. Блум

Дерек А. БЛУМ, партнер, «Маркс и Соколов»



В настоящее время российские власти реализуют комплекс мер, направленных на деофшоризацию и стимулирование роста российской экономики. В сфере **гражданской авиации** политика деофшоризации может быть реализована путем принятия ряда мер, направленных на то, чтобы мотивировать российских собственников воздушных судов бизнес-авиации регистрировать или базировать принадлежащие им ВС на территории России. Парадоксально, но современная международная обстановка может создать правильные обстоятельства для возрождения российской **гражданской авиации**. Как раз сейчас имеется уникальная возможность резко улучшить ситуацию в этой сфере.

Частью политики российского правительства по деофшоризации стало усиление контроля за перемещением средств из российских организаций в офшорные компании. В рамках нового предложенного законодательства под особым контролем может находиться перевод средств в офшорные юрисдикции в случаях, когда отсутствует полная информация о бенефициарах офшорных компаний — получателях средств. В таких случаях ужесточается налоговый контроль, могут быть отменены налоговые вычеты, а нарушение установленных ограничений влечет административную и уголовную ответственность. Правительство также поощряет российские акционерные общества регистрировать свои акции на фондовой бирже в Москве, а не за рубежом.

В этих новых условиях у российских организаций и состоятельных физических лиц может появиться желание или возможность оптимизировать расходы по содержанию принадлежащих им воздушных судов, зарегистрированных за пределами России. При условии формирования соответствующей правовой базы таким лицам может оказаться выгодным изменить структуру собственности и менеджмента воздушного судна, зарегистрированного за рубежом, и страну его регистрации, чтобы затем воспользоваться услугами российского оператора воздушных перевозок и обходить предлагаемые новые ограничения на перевод денег за границу.

Одна из возможностей оптимизации расходов на содержание самолетов бизнес-авиации состоит в использовании ст. 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), в соответствии с которой воздушное судно может быть зарегистрировано в Европе, но базироваться на территории России и находиться в аренде у российского оператора по договору лизинга (при этом контроль за поддержанием летной годности разделяется между страной регистрации ВС и страной регистрации эксплуатанта). В результате многие операционные расходы будут оплачиваться в

### Канал:

Деловая авиация

### Тип материала:

Аналитика

### Рубрики:

Регулирование

### Опубликовано в:

ATO  
№149, май 2014

Приложение "Деловая авиация"

### Похожие материалы:

- ▶ Перспективы обновления парка воздушных судов гражданской авиации России отечественными ВС
- ▶ Комментарий к SWOT-анализу состояния системы поддержания летной годности воздушных судов гражданской авиации России
- ▶ Состояние и прогноз обновления парка воздушных судов гражданской авиации России
- ▶ Группа компаний S7 — "Бизнес-проект в гражданской авиации России"
- ▶ Бизнес-проект в гражданской авиации России

### Популярные материалы

- ▶ Инцидент CSeries – повод для уступок?
- ▶ Boeing интересуется у перевозчиков, нужна ли им замена модели 757
- ▶ Испытательный полет пассажира на Airbus A350XWB
- ▶ Можно ли летать в Крым?
- ▶ В аэропорту Шереметьево загорелся самолет

### Комментируемые материалы

- ▶ Ультра-лоукост и мега-доходы (2)
- ▶ Авиакомпания "Аврора" обновит региональные самолеты (2)
- ▶ Можно ли летать в Крым? (2)
- ▶ Международный центр деловой авиации в аэропорте Раменское: первые подробности (1)
- ▶ "Инжиниринг" оборудует самолеты A320 шарклетами (1)

ЖУРНАЛ ATO  
МАТЕРИАЛЫ АЭВТ  
ЕЖЕГОДНИК ATO

ATO EVENTS  
RUSSIA/CIS OBSERVER  
SHOW OBSERVER



Журнал ATO

№150, июнь 2014

Содержание номера

### НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ ATO.RU

- ▶ **Первый серийный самолет ARJ21 поднялся в небо** (Новости)
- ▶ **Десятилетний Boeing 737-700 разберут на запчасти** (Новости)
- ▶ **Авиакомпания Interjet получила восьмой самолет SSJ 100** (Новости)
- ▶ **Авиакомпания AZAL откроет бизнес-рейсы в Женеву** (Новости)
- ▶ **EBACE-2014** (Фотогалерея)
- ▶ **Ультра-лоукост и мега-доходы** (Аналитика)
- ▶ **Boeing увеличил портфель заказов семейства 737 почти на 100 ВС** (Новости)
- ▶ **Местные власти выберут инвестора для аэропорта Емельяново** (Новости)
- ▶ **"Комиавитранс" получит самолеты Embraer ERJ145 из Китая** (Новости)
- ▶ **Новый вид биотоплива получил одобрение** (Новости)
- ▶ **Холдинг "Инжиниринг" займется пассажирскими салонами** (Новости)



Подпишитесь на Дайджест ATO.ru

Введит е e-mail

Подписка

provided by FeedBurner



### EBACE-2014

Фото с Европейского салона деловой авиации, Женевы, май 2014  
Автор: Jenia Sanguinetti-Balysheva



### ЛУЧШИЕ МОМЕНТЫ БЕРЛИНСКОГО АВИАСАЛОНА ILA-2014

Фотокорреспондент ATO.ru запечатлел самые интересные экспонаты и важные моменты авиасалона ILA-2014, который прошел в Берлине 20–25 мая 2014 г.



### САМЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ ЭКСПОНАТЫ HELIRUSSIA 2014

На выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2014 (22–24 мая 2014 г., "Крокус Экспо") демонстрировались последние достижения

русского и зарубежного вертолетостроения.

России.

В настоящее время приблизительно 450–500 самолетов бизнес-авиации, принадлежащих российским собственникам, зарегистрировано за пределами России, прежде всего в Европе. Ежегодный совокупный платеж из российских источников в адрес европейских операторов за обслуживание таких воздушных судов на европейских базах составляет около 1 млрд евро. Можно ожидать, что российское правительство предпримет усилия к тому, чтобы перенаправить значительную часть этого денежного потока в Россию.

В целях создания условий для массовой регистрации в России самолетов бизнес-авиации, принадлежащих российским собственникам, властям необходимо совершить несколько ключевых действий.

Во-первых, самое важное: необходимо освободить от уплаты ввозного НДС импорт тех видов воздушных судов, которые не производятся в России, аналогично тому, как это давно сделано на территории Евросоюза. При отсутствии такого освобождения от НДС на импорт в России российским владельцам крупного частного капитала невыгодно регистрировать воздушные суда на территории России из-за переплаты 18% от их стоимости в виде НДС на импорт, тогда как этих расходов можно легко избежать, зарегистрировав судно на территории Евросоюза или США.

Отсутствие освобождения от уплаты НДС на импорт самолетов бизнес-авиации приводит к тому, что около 95% таких самолетов, принадлежащих российским собственникам, в настоящее время зарегистрировано на территории ЕС. В случае если удастся создать привлекательные условия для их регистрации или базирования в России, это будет способствовать созданию бизнес-кейса для развития инфраструктуры, обслуживающей гражданские авиаперевозки в России.

Освобождение от ввозного НДС для самолетов иностранного производства не должно наносить ущерб российскому авиастроению. Такое освобождение оправданно только в отношении тех сегментов гражданского авиастроения, в которых Россия не производит и не планирует производить воздушные суда собственной разработки. Определенно освобождение от уплаты НДС можно распространить на импорт воздушных судов с количеством пассажирских мест до 18, не создавая при этом конкуренции российскому авиастроению.

Во-вторых, России следует распространить освобождение от уплаты ввозной таможенной пошлины на ввоз самолетов бизнес-авиации весом до 30 т, чтобы дать возможность российским организациям и физическим лицам ввозить на территорию России современные дальнемагистральные самолеты без уплаты ввозной таможенной пошлины в размере 20%.

В-третьих, российскому правительству следует начать проведение реформы законодательства и установить перечень минимально необходимых изменений в воздушное законодательство РФ, которые позволили бы упростить эксплуатацию современных судов в России, а также управление судами, зарегистрированными за пределами РФ, посредством российских операторов.

На мой взгляд, третий этап, касающийся внесения изменений в российское законодательство, не является самым важным и вполне может быть отложен на неопределенный срок. Внесение таких изменений способно сильно затянуть весь процесс реформирования, сдерживая, таким образом, развитие бизнеса в этой сфере. И хотя в российском воздушном законодательстве многое предстоит изменить, на сегодняшний день гораздо важнее создать благоприятные коммерческие условия для развития бизнес-авиации в России.

По оценке отраслевых экспертов, в случае введения освобождения от уплаты НДС на импорт, в течение нескольких месяцев после этого от 150 до 200 воздушных судов российских владельцев будут перерегистрированы из Европы и Соединенных Штатов в России. Точность этих данных российские власти могут проверить, приняв освобождение от НДС на импорт на начальный срок от 3 до 5 лет. Соответственно, такие меры можно рассматривать как часть антикризисной программы с целью активизации российской экономики, создания рабочих мест и источников дохода на территории РФ.

Кроме того, если международные санкции, введенные против России, приведут к затруднениям в работе российской банковской системы и будут создавать препятствия переводу средств для оплаты стоимости содержания воздушных судов на территории Европы, появятся дополнительные аргументы в пользу создания альтернативных способов финансирования и обслуживания ВС на территории России. Такое развитие событий приведет к повышению спроса на услуги ныне существующих и новых российских лизинговых компаний со стороны российских владельцев самолетов бизнес-авиации.

Некоммерческое использование материалов сайта АТО.ру (в том числе цитирование и сокращенное изложение) разрешается при условии размещения прямой ссылки на цитируемый материал или на главную страницу [www.ato.ru](http://www.ato.ru). Любое коммерческое использование, а также перепечатка материалов возможны только с письменного разрешения редакции.

## КАЛЕНДАРЬ АТО EVENTS



**Инфраструктура воздушного транспорта: развитие региональных перевозок**  
23—25 июня 2014 г., г. Екатеринбург



**Форум деловой авиации**  
3 сентября 2014 г., г. Москва



**Альтернативные компоненты: эффективное применение в ТОиР**  
сентябрь 2014 г., г. Москва



**Профессионалы авиации**  
24 сентября 2014 г., г. Москва



**Онлайн Трэвел 3.0**  
25-26 сентября 2014 г., г. Москва



**Наземное обслуживание в аэропортах**  
29—30 сентября 2014 г., г. Москва



**Обновление парка воздушных судов: юридическая и налоговая практика**  
сентябрь 2014 г., г. Москва



**Международный авиационный форум "Крылья России"**  
21—22 октября 2014 г., г. Москва



**Неавиационные доходы**  
19 ноября 2014 г., г. Москва



**Маркетинг авиатранспортных услуг - 2014**  
20—21 ноября 2014 г., г. Москва