

**Где регистрируют бизнес-джеты российские владельцы;
Перспективы деловой авиации в России в 2021 году и далее**

Автор: Дерек А. Блум

Юрисконсульт, ООО Маркс и Соколов, Москва, Россия

Владелец, Atlantic Aviation Legal Services, LLC, Вашингтон, округ Колумбия

Дата: 27 января 2021 г.

А. Текущее положение дел в отрасли деловой авиации в России

В течение 2020 года предположительно шестнадцать воздушных судов бизнес-класса были ввезены и зарегистрированы в России (см. таблицу ниже). Ещё один самолёт уже ввезён в 2021 году (на момент публикации). Ещё один бизнес-джет был ввезён в Россию в четвёртом квартале 2020 года согласно Соглашению 83-Bis между Бермудскими островами и Россией.

Если данные соответствуют действительности, ввоз бизнес-джетов в Россию в таком количестве является позитивным событием для отрасли и вероятно обусловлен введением с 1 января 2020 года нулевой (0%) ставки ввозного НДС, а также возросшим спросом на внутренние корпоративные и чартерные перевозки в связи с пандемией коронавируса.

Нижеприведённые воздушные суда предположительно были ввезены и зарегистрированы в России в 2020 году:

	Производитель	Модель	Серийный номер	Российский регистрационный номер	Прежний регистрационный номер	Эксплуатант
1	Cessna	Citation CJ1 525	520	RA-67193	N152WR	Неизвестен
2	Dassault	Falcon 8X	462	RA-09611	Новый	Газпромавиа
3	Dassault	Falcon 8X	463	RA-09608	Новый	Газпромавиа
4	Dassault	Falcon 7X		RA-09604		Северо-Запад
5	Dassault	Falcon 900C	202	RA-09617	M-TSKW	Северо-Запад
6	Dassault	Falcon 900EX EASy	239	RA-09610	P4-GEM	РусДжет
7	Gulfstream	G550	5252	RA-10208	T7-GLF	Северо-Запад
8	Gulfstream	G650	6054	RA-10207	N650GL	Северо-Запад
9	Bombardier	Global 5000	9495	RA-67246	OE-LPZ	AllianceJet
10	Bombardier	Global 5000	9445	VQ-BVA		РусДжет (по Соглашению 83-Bis с Бермудскими островами)
11	Bombardier	Challenger 650 (in 2021)	6075	RA-67245	M-ARUB	Неизвестен
12	Beechcraft	Hawker 800B	258210	RA-02731	VP-CSP	Неизвестен
13	Beechcraft	Hawker 800XP	258645	RA-02794	M-HSXP	Лукойл Авиа

ATLANTIC AVIATION LEGAL SERVICES, LLC

1629 K Street, N.W., Suite 300, Washington, D.C. 20006 USA

Phone: (202) 230-9443 Email: DerekBloom@AtlanticAviationLegal.com

14	Beechcraft	Hawker 800XP	258719	RA-02734	VP-BCW	Вельталь Авиа
15	Beechcraft	Hawker 850XP	258845	RA-02730	YL-KSD	Вельталь Авиа
16	Beechcraft	Hawker 850XP	258783	RA-02762	G-TLCL	Вельталь Авиа
17	Embraer	Legacy 600	145686	RA-02757	M-NJSS	Авиа Менеджмент Групп
18	Beechcraft	Premier IA	RB-0235	RA-02767	T7-UTS	Неизвестен

Представленная выше информация взята из российских реестров воздушных судов, веб-сайтов эксплуатантов и баз данных деловой авиации и подлежит корректировке по мере опубликования новых фактов. Источники:

<https://favt.gov.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki/>

<https://favt.gov.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-aviaciya-obchego-naznacheniya/>

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-09608>

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-09611>

<https://www.northwest.aero/en/fleet/>

<https://weltall.aero/en/aircraft/> (список пяти других Hawker, которые, предположительно, были зарегистрированы в России до 2020 года)

<http://www.amstatcorp.com/AboutUs/CompanySummary>

<https://www.jetnet.com/>

Как следует из таблицы, самолёты, импортированные в Россию в течение 2020 года, ранее были зарегистрированы в США, на острове Мэн, на Арубе, в Сан-Марино, в Австрии, на Бермудских островах, на Каймановых островах и в Великобритании. Ещё один популярный среди российских владельцев реестр — это Люксембург, где базируется компания Global Jet.

По данным российских государственных реестров коммерческих эксплуатантов и эксплуатантов авиации общего назначения, в общей сложности от 100 до 105 бизнес-самолётов западных производителей зарегистрировано в России в настоящее время, включая воздушные суда, ввезённые в 2020 году. Также, ещё приблизительно 200 самолётов, бенефициарно принадлежащих россиянам за пределами России, зарегистрированы в вышеперечисленных юрисдикциях, а также на Мальте, в странах Балтии и Скандинавии. Таким образом, суммарный парк воздушных судов составляет более 300 единиц.

Количество самолётов, приобретённых в 2020 году российскими физическими лицами и компаниями, но зарегистрированных за пределами России, неизвестно. Состоятельные частные лица из России и компании с российскими корнями представляют собой значительную часть пользователей бизнес-авиации и традиционно предпочитают регистрировать самолёты за пределами России. Эта практика создаёт значительный бизнес для эксплуатантов и финансирующих организаций в Европе. По оценкам компетентных наблюдателей, за последние годы российскими бенефициарными владельцами было

куплено и продано в общей сложности около 500 бизнес-джетов. Количество самолётов, в данный момент находящихся в бенефициарной собственности россиян, но зарегистрированных за пределами России, составляет, по разным оценкам, приблизительно 200 единиц.

Б. Новые возможности для отрасли

Коммерческая авиация

В сентябре 2020 года аэропорт Внуково опубликовал информацию о том, что количество обслуженных рейсов в терминале Внуково-3 в августе увеличилось на 33% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. См.: <http://www.vnukovo.ru/en/press/news/the-number-of-flights-served-in-vnukovo-3-in-august-increased-by-33/>

Пресс-служба Внуково сообщила, что в августе 2020 года бизнес-терминал обслужил 3707 рейсов, что на 33% больше, чем на тот же момент в 2019 году. Из этого числа 2619 рейсов выполнялись по международным маршрутам, а 1088 - по внутренним. По сравнению с августом 2019 года пассажиропоток Внуково-3 увеличился на 43% и составил 13 192 пассажира. По состоянию на 25 января 2021 года более свежая информация по Внуково-3 не публиковалась, следовательно итоги года пока неизвестны.

Чартерный бизнес в России выиграл от пандемии. Летом и осенью 2020 года спрос на чартерные перевозки был намного выше, чем предполагалось, и многие внутренние рейсы выполнялись в интересах клиентов, впервые воспользовавшихся бизнес-авиацией. Такие клиенты раньше летали бизнес-классом, но в связи с пандемией они использовали бизнес-джеты для деловых и семейных поездок. Российский лётный состав превысил запланированный месячный налёт более чем в два раза - до максимально разрешённых 90 часов.

Основываясь на уровне спроса за две трети 2020 года, логично предположить, что результаты в годовом выражении, когда они станут известны, укажут на убедительные аргументы в пользу ввоза в Россию большего количества самолётов.

Частная авиация

Помимо роста коммерческого использования бизнес-джетов в России в 2020 году, участникам отрасли известно о других незавершённых закупках российскими корпорациями новых высококлассных воздушных судов, которые находятся в стадии изготовления и будут поставлены в 2021 и 2022 годах.

В. Как использовать возможности

В коммерческой авиации

Коммерческие эксплуатанты и крупные российские корпорации будут продолжать ввозить воздушные суда в Российскую Федерацию и обновлять флот, что со временем оправдает

более широкое присутствие авиационных брокеров и финансирующих организаций в России или, по меньшей мере, готовность финансировать базирующиеся здесь самолёты.

Импорт большого количества воздушных судов для использования в коммерческой авиации в России потребует инвестиций со стороны акционеров и финансирования оборудования со стороны банков и лизинговых компаний. Некоторые эксплуатанты нуждаются в самолётах специального назначения, например оборудованных для медицинской эвакуации. Импорт большого числа самолётов в Россию повлечёт за собой инвестиции в инфраструктуру для их технического обслуживания.

Не исключено, что некоторые западные операторы разместят в России несколько бизнес-джетов для использования на чартерных рейсах по России и другим странам Евразийского экономического союза. Предполагается, что нулевая ставка (0%) ввозного НДС устранила наиболее серьёзное препятствие для западных эксплуатантов, предлагающих свои услуги в России.

У западных эксплуатантов есть возможность создавать совместные предприятия с российскими лицами, контролирующими российские эксплуатанты, с целью размещения в них самолётов. По закону контроль над российским эксплуатантом должен сохраняться за российскими акционерами. Если западный партнёр не желает владеть долей в российском предприятии, бизнес может вестись на основе коммерческих договорных отношений.

Что касается возможного западного финансирования самолётов, которые будут эксплуатироваться в коммерческих или корпоративных целях в России, одним из вариантов может стать создание совместного предприятия между западной финансовой организацией и российским банком или лизинговой компанией. Российский партнёр возьмёт на себя ответственность за процесс ввоза, надзор за техническим обслуживанием и обеспечение исполнения договоров займа и лизинга в соответствии с российским законодательством и через российскую правовую систему по мере необходимости.

В частной авиации

Состоятельные частные лица из России в основном предпочитают не ввозить свои самолёты в Россию, а финансировать и регистрировать их за пределами России. Эта преференция продолжит создавать бизнес для западных банков и операторов.

Г. Проблемы перед отраслью

Политические риски и возможное расширение санкций являются сдерживающими факторами для развития отрасли. Некоторые крупные участники российского рынка деловой авиации предпочитают не участвовать в отраслевых конференциях и мероприятиях и оставаться в тени – по всей видимости, из-за нынешней политической обстановки. Между Россией и Западом усиливается напряженность в связи с событиями вокруг Алексея Навального и вероятностью того, что администрация Байдена введёт дополнительные санкции после завершения отчета о заявленном применении Россией химического оружия, а также в связи с ожидаемыми санкциями в отношении некоторых российских граждан из

правительственных кругов. В подобных условиях вполне вероятно, что состоятельные россияне по-прежнему предпочтут регистрировать самолёты в западных юрисдикциях без прямой атрибуции к бенефициарным владельцам.

Д. Что предстоит российской бизнес-авиации через пять лет?

Оптимистичный сценарий

Политические риски могут снизиться благодаря возможному компромиссу между Россией и Украиной и сопутствующему смягчению соответствующих санкций. Определённый компромисс возможен и в отношении предположительного применения химического оружия, что так же позволило бы смягчить соответствующие санкции (или отказаться от их введения). Также есть вероятность, что в российском обществе будет достигнут некий компромисс, который поспособствует новому витку экономического оптимизма. В подобных условиях, вероятно, будут оправданы более крупные инвестиции в развитие коммерческой и частной бизнес-авиации в России, поскольку в настоящее время ряд крупных и хорошо финансируемых эксплуатантов частных самолётов в России попадают под санкции и не имеют возможности расширять бизнес.

Менее оптимистичный, более реалистичный сценарий

Вышеупомянутые компромиссы не будут достигнуты, и состоятельные россияне будут по-прежнему находиться в зоне риска. Бизнес будет вестись в том же режиме, при котором принадлежащие россиянам самолёты будут преимущественно финансироваться и регистрироваться в Европе с использованием тех же юридических структур, что и сейчас.

При любом сценарии имеют место весомые причины для размещения в России гораздо большего числа самолётов для коммерческого и корпоративного использования в России и других странах Евразийского экономического союза.

Для прогнозирования развития отрасли бизнес-авиации в России политические риски имеют гораздо большее значение, нежели вопросы юридического и финансового характера, такие как структурирование владения и финансирования самолёта через иностранное юридическое лицо, применимость российского НДС и прочее налоговое планирование.

Е. Заключение

В ближайшие пять лет будет проделана большая работа над сделками по приобретению большего количества самолётов для использования в России, а также по предстоящему обновлению и расширению парка 300 самолётов, предположительно принадлежащего и используемого в интересах российских граждан – либо в России, либо за её пределами. У западных эксплуатантов есть возможность размещать в России воздушные суда для внутреннего коммерческого использования. У крупных банков и финансирующих организаций есть большие возможности на рынке деловой авиации в России, который в настоящее время развивается быстрыми темпами.