

Ulgi dla rosyjskich przewoźników

#Lotnictwo cywilne 28 kwietnia 2014

Dzięki korzystnym przepisom podatkowym dotyczącym importu samolotów przez ostatnie 3 lata rosyjscy przewoźnicy zaoszczędzili na opłatach celnych blisko 1 mld USD (3 mld zł) rocznie. Ulga podatkowa skończyła się 1 stycznia 2014, ale już kilka miesięcy później ją przywrócono.



Od 2010 do 2013 liczba pasażerów rosyjskich linii lotniczych wzrosła o prawie 50% – z 56,95 mln do 84,56 mln. W tym samym czasie towarzystwa zakupiły 460 samolotów. Ponad 90% z nich pochodzi z importu, jak widoczny na zdjęciu Airbus A320 / Zdjęcie: Aeroflot

W marcu br., Komisja Gospodarcza Eurazji (EEC), międzyrządowy organ regulacyjny Unii Celnej i Wspólnej Przestrzeni Gospodarczej, ogłosiła ponowne zwolnienie z podatku od importu statków powietrznych, obejmujące niektóre grupy samolotów pasażerskich, umożliwiając tym samym ich import na preferencyjnych warunkach do stycznia 2017. Oznacza to, że do końca 2021 przewoźnicy z Rosji, Kazachstanu i Białorusi będą użytkować samoloty sprowadzone na preferencyjnych warunkach.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, niektóre grupy statków powietrznych podlegają opodatkowaniu z tytułu importu, opłatom celnym oraz obowiązkowemu podatkowi VAT. To podwyższa koszt ich zakupu o prawie 40%. Wspomniane opłaty dotyczą też dwóch najpopularniejszych w regionie typów samolotów komunikacyjnych – Boeinga 737 i Airbusa A320. Biorąc pod uwagę szybki rozwój lokalnego rynku przewozów lotniczych oraz ciągłą rozbudowę i modernizację flot lokalnych przewoźników w ciągu ostatnich kilku lat, mówimy o miliardach dolarów płaconych przez linie lotnicze z tytułu importu statków powietrznych z zagranicy, komentuje Tadas Goberis, Prezes AviaAM Leasing.

Pomimo tego, zakres uprzywilejowanego systemu opodatkowania został rozszerzony na samoloty o pojemności 170-219 miejsc (czyli Airbus A320 i Boeing 737, w konfiguracji jednoklasowej). Decyzję podjęto mając na względzie potrzebę dalszego

rozwoju floty przez towarzystwa z w/w krajów, przy jednoczesnym braku alternatywy na rynku krajowym. Jedynym wyjątkiem jest Tu-204SM, który nie spotkał się z zainteresowaniem ze strony przewoźników ([Tu-204SM oblatany](#), 2010-12-30).

Potencjał rosyjskiego rynku jest jednak obiecujący. Według prognoz Aeroflotu liczba pasażerów w 2014 wzrośnie o 15-20%. W styczniu br. rosyjskie linie przewiozły ponad 5,8 mln pasażerów, czyli o 10,2% więcej niż w tym samym okresie 2013.

Przewoźnicy z Rosji mają ambitne plany rozwoju. Niedawno powstałe linie Aurora, utworzone przez połączenie SAT Airlines i Władywostok Awia ([Pierwszy A330 dla Władywostok Awia](#), 2009-05-22), planują w ciągu 5 lat aż 18-krotnie zwiększyć liczbę oferowanych połączeń, rozszerzając siatkę połączeń do 128 destynacji. Wysokie oczekiwania stawiane są również wobec nowych tanich linii lotniczych Dobrolot ([Pierwsze tanie linie w Rosji](#), 2013-10-10). Przewoźnik rozpocznie działalność korzystając z samolotów Boeing 737 Next Generation, zatem nowy system zwolnień podatkowych pozwoli mu na zminimalizowanie kosztów finansowania floty.

Importowane samoloty o pojemności 50-110 miejsc nadal pozostają objęte opodatkowaniem. Sytuacja ta jest zupełnie zrozumiała z uwagi na wsparcie, jakie udziela Rosja swojemu najnowszemu samolotowi komunikacji regionalnej Suchoj Super Jet 100 na rynku krajowym.

Warto podkreślić, iż decyzja EEC nie tylko stwarza przedsiębiorstwom okazję do efektywnego oszczędzania, ale też jest dowodem wsparcia dla rozwoju krajowych przewoźników udzielonego przez władze. To ważny sygnał dla branży lotniczej, która stale staje w obliczu wyzwań na arenie krajowej i międzynarodowej, w tym wzrostu kosztów operacyjnych i kontrowersyjnych inicjatyw, takich jak zamiar wprowadzenia limitów cenowych na bilety lotnicze – podsumowuje prezes AviaAM Leasing.

Powiązane wiadomości

[Ulgi dla rosyjskich przewoźników \(2014-04-28\)](#)

[Pierwszy A330 dla Władywostok Awia \(2009-05-22\)](#)

[Tu-204SM oblatany \(2010-12-30\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[USA blokują Tu-204 dla Iranu \(2010-06-10\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[Tu-204SM będzie produkowany \(2010-02-15\)](#)

[Rezygnacja z Tu-204SM \(2010-09-27\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[USA blokują Tu-204 dla Iranu \(2010-06-10\)](#)

[Koniec samolotów spod znaku Tu? \(2010-10-30\)](#)

[Ostatni, prezydencki Il-96 \(2009-04-22\)](#)

[Prezydenckie Tu-214 \(2009-06-03\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

USA blokują Tu-204 dla Iranu (2010-06-10)
Rezygnacja z Tu-204SM (2010-09-27)
Pierwsze tanie linie w Rosji (2013-10-10)
Docelowe SSJ 100 dla Aerofłotu (2013-05-31)
Drugi Superjet 100 Aerofłotu (2011-08-29)
Aerofłot potwierdza kupno A350 (2013-10-08)
Aerofłot bez rosyjskich samolotów (2010-07-10)
50 Boeingów 737NG dla Rosji (2010-09-18)
100 mln odszkodowania za Dreamlinery (2010-10-28)
Docelowe SSJ 100 dla Aerofłotu (2013-05-31)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o