

НИФИ МИНФИНА РОССИИ

ПО ВОПРОСУ:

О необходимости продолжения предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов до момента восстановления финансовых показателей их деятельности до докризисного уровня

Рыкова Инна Николаевна,
доктор экономических наук, академик РАН

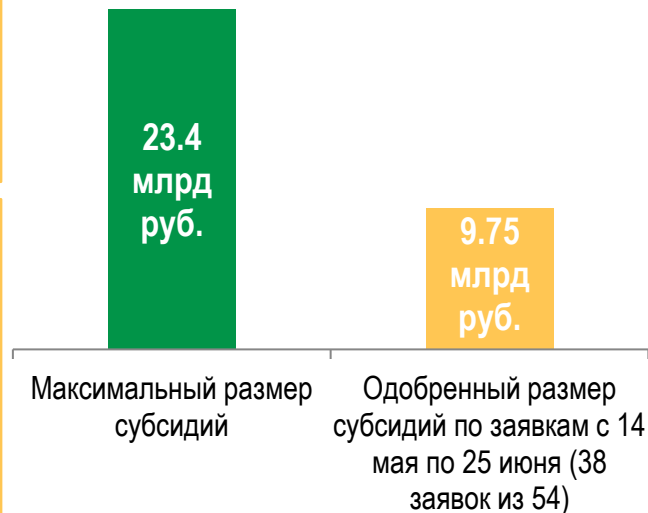
- 1** Продлить срок предоставления субсидий из федерального бюджета в рамках постановления Правительства РФ от 13.05.2020 № 661 (это позволит оказывать поддержку авиакомпаниям до начала восстановления международных воздушных перевозок).
- 2** Увеличить размер расходной ставки по транспортной работе российских авиакомпаний с **365** до **1173** рублей на 1 перевезенного пассажира при сохранении общего объема установленного Правительством РФ максимального размера субсидий в **23,4** млрд руб.

Необходимость предоставления мер государственной поддержки

Сегодня у авиакомпаний накопилась значительная задолженность перед банками (в т. ч. по субсидируемым кредитам), лизингодателями и иными поставщиками товаров и услуг. Накопленную задолженность необходимо будет погасить в течение года. Но до начала высокого сезона 2021 года у авиакомпаний не будет возможностей для получения доходов.

1 По оценке Минтранса России, до сентября 2020 года включительно ежемесячный пассажиропоток российских авиакомпаний будет составлять менее **50%** от объёмов 2019 года, а **восстановление международных авиаперевозок начнётся в сентябре или позже.**

2 С возобновлением внутренних перевозок самолёты, которые ранее использовались для выполнения международных рейсов, направлены на ВВЛ. Это приводит к снижению цен на авиабилеты. В то же время расходы авиакомпаний на авиаГСМ, наземное обслуживание в аэропортах и другие необходимые для выполнения рейсов расходы будут расти по мере восстановления объёмов перевозок. **В результате летний сезон 2020 года авиакомпании отлетают с убытками.**



В связи с этим важно максимизировать поддержку, оказываемую авиакомпаниям в период кризиса. Не получив поддержку в необходимом объёме сейчас, авиакомпании могут оказаться неспособны обслуживать накопленную задолженность в следующем году, вероятны дефолты по выданным субсидируемым кредитам, из-за чего в кратчайшие сроки придется разрабатывать новые правила предоставления субсидий, применение которых совокупно может привести к увеличению бюджетных расходов.

Действующий подход расчета размера расходной ставки по транспортной работе российских авиакомпаний

В соответствии с принятыми Правилами предоставления субсидий, размер субсидии российской авиакомпании, не входящей в группу российских авиакомпаний, рассчитывается по следующей формуле:

$$S_{i_AK} = R \times |(V_{\text{пасс}_{2020i}} - V_{\text{пасс}_{2019i}})|$$

где:

R – размер расходной ставки по транспортной работе российских авиакомпаний, равный **365** рублей на **1** перевезенного пассажира

$V_{\text{пасс}_{2020i}}$, **$V_{\text{пасс}_{2019i}}$** – количество перевезенных пассажиров российской авиакомпанией

Величина R была получена расчетным методом на основании следующего подхода:

$$R = \frac{\text{Отношение среднемесячных расходов всех российских авиакомпаний в 2019 году (форма 67 – ГА)}}{\text{Объем перевезенных пассажиров по форме статистической отчетности в 2019 году (форма 12 – ГА)}}$$

Среднемесячные расходы всех российских авиакомпаний рассчитываются как сумма:

1. Расходов по статье "Затраты на оплату труда ЛПС (в том числе бортпроводников)", скорректированных на величину 2/3;
2. Расходов по статье "Аренда и лизинг СВАД и ЛПС", скорректированных на долю российских лизинговых компаний;
3. Расходов по статье "Затраты на аэропортовое обслуживание сторонними авиапредприятиями", скорректированных на долю дополнительных расходов на стоянку воздушных судов.

Предлагаемый подход расчета размера расходной ставки по транспортной работе российских авиакомпаний

При расчете субсидий предлагается дополнительно учитывать 2 фактора (расходы на ТО и на авиаГСМ):

1

Коэффициент, корректирующий расходы на ТО на независимую от налета часть

2

Коэффициент, корректирующий расходы на топлива на прирост удельных расходов на 1 перевезенного пассажира

$$S_{i_AK} = R \times |(V_{\text{пасс}_{2020i}} - V_{\text{пасс}_{2019i}})| + 50\% \times \text{расходов на ТО} + 10\% \times \text{расходов на авиаГСМ}$$

Обоснование:

- 1 Часть форм технического обслуживания и капитального ремонта выполняется по календарному графику и не зависит от налёта воздушных судов. Эти **расходы авиакомпании несут даже во время простоя воздушных судов**. В 2019 году расходы российских авиакомпаний на техническое обслуживание воздушных судов сторонними организациями и капитальные ремонты составили **975** руб. в расчёте на 1 перевезённого пассажира.
- 2 Несмотря на резкий спад спроса на воздушные перевозки, авиакомпании должны продолжать выполнять рейсы, чтобы претендовать на получение субсидий. Однако **снижение уровня загрузки кресел до 40% приводит к росту расходов на авиаГСМ в расчете 1 перевезенного пассажира практически вдвое**. В 2019 году расходы российских авиакомпаний на авиаГСМ составили **3 213** руб. в расчете на 1 перевезенного пассажира.

Учет 2-х факторов приведет к изменению величины R с 365 до 1 173 руб. (+808 руб.)
и, как следствие, общего увеличения размера субсидии на 1 заявку.

127006, г. Москва, Настасьинский переулок, д. 3, стр. 2

Тел. +7 495 699 74 14

www.nifi.ru

Рыкова Инна Николаевна



rykova@nifi.ru



+7 916 670 65 41