



РОССИЙСКИЙ СОЮЗ  
ПРОМЫШЛЕННИКОВ И  
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ



**НИФИ**  
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ФИНАНСОВЫЙ ИНСТИТУТ

# Возможности и ограничения на рынке авиаперевозок

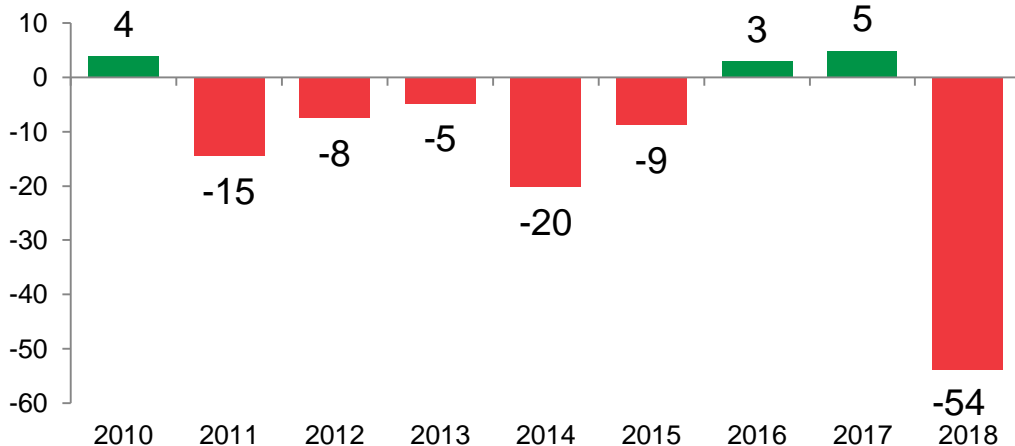
**Рыкова Инна Николаевна,**  
д.э.н., руководитель Центра отраслевой экономики

заседание Комиссии РСПП по  
транспорту и транспортной  
инфраструктуре

26 ноября 2019

# Убыточность деятельности авиакомпаний нарастает на фоне растущей себестоимости перевозок и ограниченной платежеспособности пассажиров

**Финансовый результат деятельности авиакомпаний за год (МВЛ+ВВЛ), млрд руб.**



**Финансовый результат деятельности авиакомпаний за 6 месяцев (МВЛ+ВВЛ), млрд руб.**



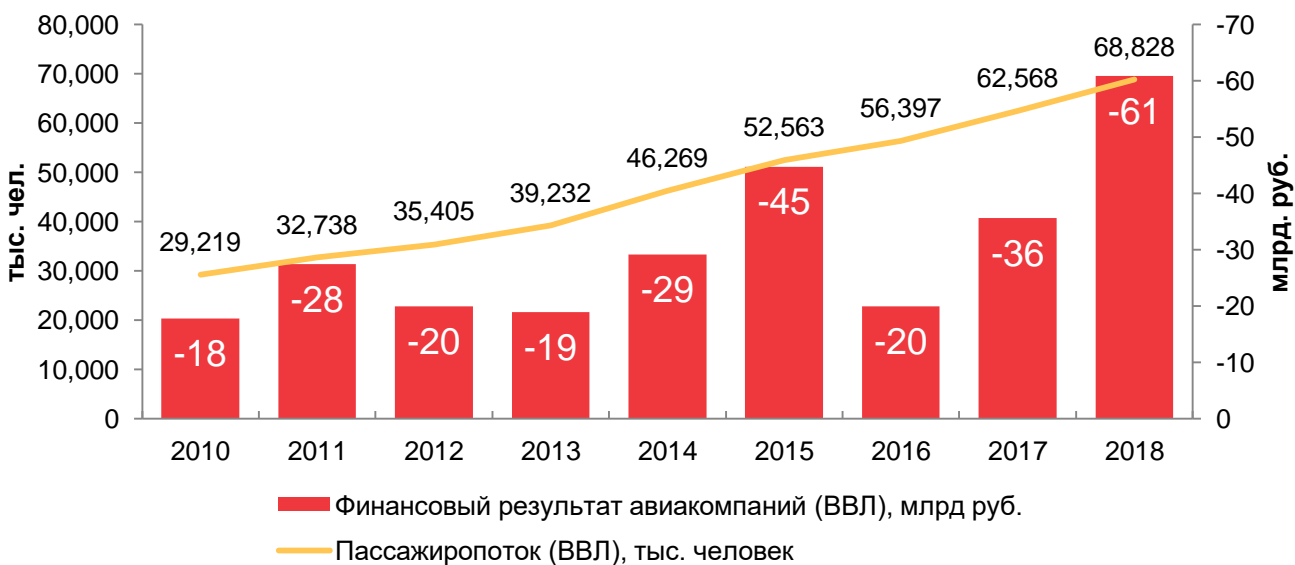
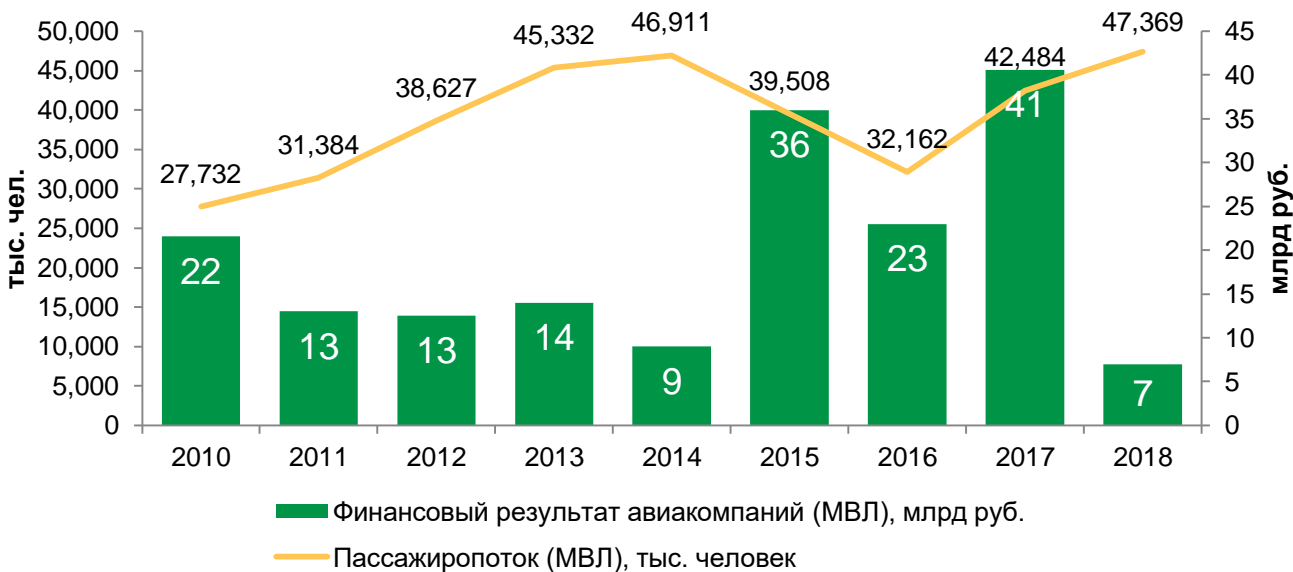
■ Финансовый результат МВЛ, млрд руб.  
■ Финансовый результат ВВЛ, млрд руб.

1. За 2018 г. и 6 месяцев 2019 г. накопленный убыток авиакомпаний превысил **105 млрд руб.**
2. Себестоимость полетов продолжает увеличиваться (в 2018 г. на 10,5%, за 6 мес. 2019 г. на 4,3%)
3. В 2018 г. доход на перевозку 1 пассажира увеличился на 8,6% (ниже прироста себестоимости), за 6 мес. 2019 г. – 7,4%
4. На стоимость полета оказывает давление не только рост цены на авиакеросин, но и рост цен на аэропортовое обслуживание и расходы на аренду (лизинг) воздушных судов

**Средние затраты авиакомпаний по направлениям, руб./ткм**

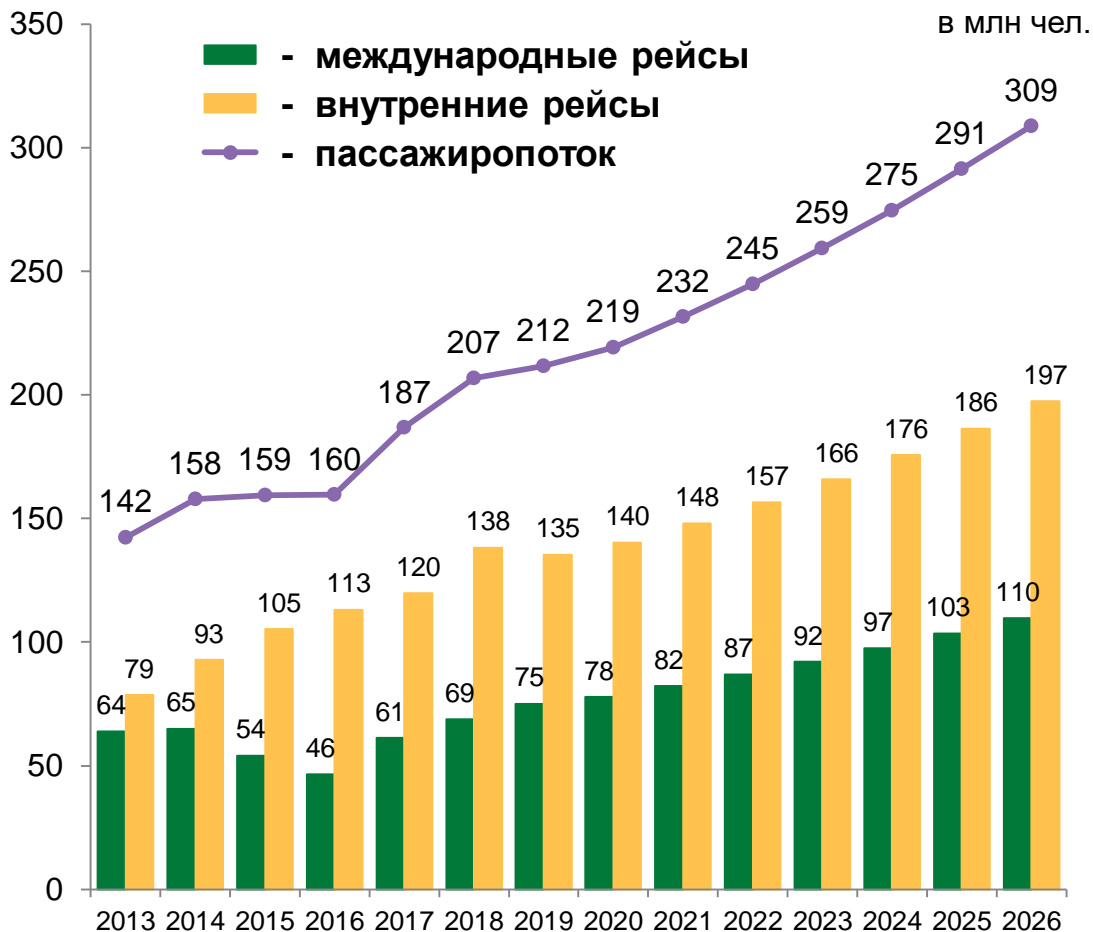


# Операционные финансовые результаты авиакомпаний на международных воздушных линиях начинают ухудшаться

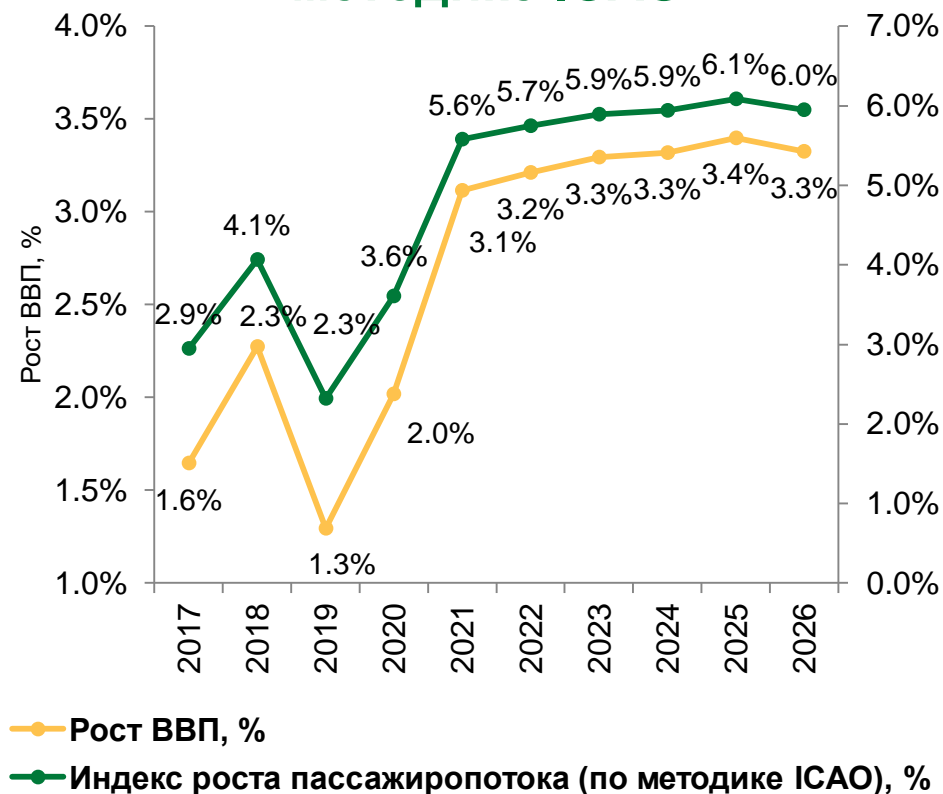


1. Несмотря на рост пассажиропотока (МВЛ и ВВЛ) деятельность авиакомпаний продолжает оставаться нерентабельной
2. Финансовые результаты по МВЛ не приносят достаточного дохода авиакомпаниям для перекрытия убытков от ВВЛ
3. Увеличение выручки авиакомпаний в результате роста пассажиропотока и роста стоимости перевозки не позволило снизить операционный убыток
4. Финансовый результат по МВЛ за 6 мес. 2019 г. оказался в 3 раза хуже, чем за аналогичный период 2018 г. (-14,2 млрд руб.). В будущем тенденция может нарастать

# Прогноз пассажиропотока в России в 2019-2026 годы



## Связь ВВП и пассажиропотока по методике ICAO



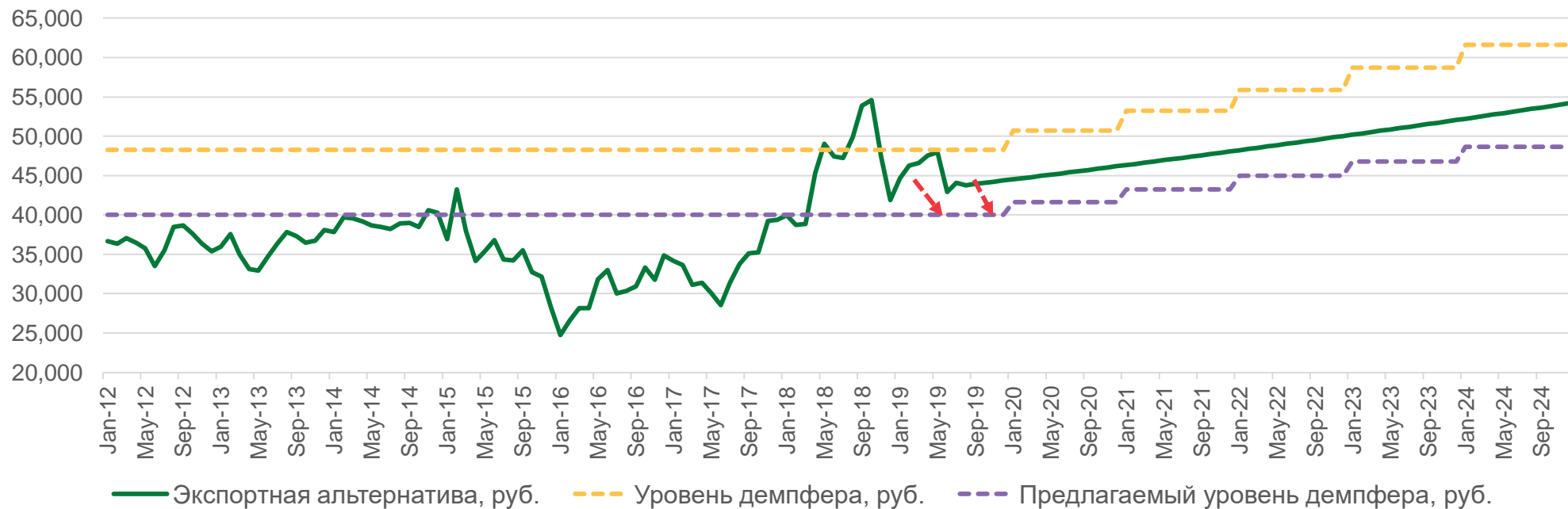
- **100 ед.** дохода, созданного воздушным транспортом, порождает дополнительный спрос в экономике на **469 ед.**
- **100 рабочих мест**, созданных в авиационной отрасли, приводит к созданию **717 рабочих мест** в других отраслях экономики

# Необходимость оказания эффективных мер господдержки является уже вынужденным шагом для защиты авиакомпаний от банкротств и сохранения адекватного уровня цен для пассажиров

## Основные направления:

- 1 Повышение эффективности демпферного механизма
- 2 Сохранение льготной ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки
- 3 Создание единого подхода к оценке недополученных доходов авиакомпаниями

# Демпфер – более совершенный механизм субсидирования, чем обратный акциз, но он требует проведения тонкой настройки



**Принятый демпферный механизм может быть эффективным, если он заработает на практике**

**Механизм сейчас не работает из-за слишком высокого базового уровня демпфера (48 300 руб. / т в 2019 г.).**

**Требуется снизить уровень до 40 000 руб. / т, чтобы демпферный механизм стал эффективной мерой по сохранению доступности авиаперевозок**

# Льготная ставка НДС на пассажирские авиаперевозки должна быть сохранена и иметь предсказуемый характер

## Общая льготная ставка НДС по ВВЛ

18%

10%

20%

## Льготная ставка НДС для Республики Крым

0%

## Льготная ставка НДС для Дальневосточного федерального округа

0%

## Льготная ставка НДС для Калининградской области

0%

## Льготная ставка НДС для всех субъектов РФ (за исключением МАУ)

0%

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

1. Установление ставки НДС в 10% оказало положительное влияние на деятельность авиакомпаний в 2016 г.
2. Установление нулевой ставки НДС (за исключением МАУ) должно оказать положительное влияние на результаты авиакомпаний, но при текущей структуре перевозок данной меры недостаточно
3. В текущей редакции пп. 6 п. 2 ст. 164 НК РФ с 01.01.2021 ставка НДС на внутрироссийские перевозки в/из МАУ должна повыситься до 20% (сейчас – 10%).

**Для сохранения доступности внутрироссийских воздушных перевозок и предотвращения кризиса в отрасли необходимо продлить действие льготной ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки в/из МАУ до 31.12.2029**



# Механизм субсидирования региональных воздушных перевозок необходимо продолжать совершенствовать



1. Сохраняются длительные сроки заключения соглашений о субсидировании маршрутов между авиакомпаниями и субъектами РФ (процедура занимает до 5 месяцев)
2. Отсутствуют единые сроки утверждения субсидируемых маршрутов (на 2019 год – 28 декабря, на 2020 год – 13 ноября)

**Длительные процедуры согласования маршрутов и условий их софинансирования субъектами РФ не позволяют в полном объеме обеспечить воздушную перевозку пассажиров**



## Необходимо создать единый подход к оценке недополученных доходов авиакомпаниями

Выручка авиаперевозчика, руб./пкм



*Выручка = предельный тариф + субсидия*

**Необходимо использовать единый подход к оценке недополученных доходов авиаперевозчиками и расчету размера субсидии на одного пассажира**

# Необходимо провести ревизию маршрутов по программе субсидирования Дальневосточных перевозок

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ  
от 2 марта 2018 г. N 215

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ  
ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА  
ОРГАНИЗАЦИЯМ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
ДОСТУПНОСТИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАСЕЛЕНИЮ И О  
ПРИЗНАНИИ  
УТРАТИВШИМИ СИЛУ НЕКОТОРЫХ АКТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

[+ Список изменяющих документов](#)

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые [Правила](#) предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению.

2. Признать утратившими силу акты Правительства Российской Федерации по перечню согласно [приложению](#).

Председатель Правительства  
Российской Федерации  
Д.МЕДВЕДЕВ

Приложение N 1

к Правилам предоставления  
субсидий из федерального бюджета  
организациям воздушного транспорта  
в целях обеспечения доступности  
воздушных перевозок населению

## ПЕРЕЧЕНЬ МАРШРУТОВ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК Пассажиры с ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ

<u>94.</u> Пермь - Екатеринбург - Пермь	1000	1000
<u>95.</u> Пермь - Нижнекамск - Пермь	1000	1000
<u>96.</u> Пермь - Тюмень - Пермь	1000	1000
<u>97.</u> Пермь - Челябинск - Пермь	1000	1000
<u>98.</u> Санкт-Петербург - Белгород - Санкт-Петербург	2000	2000
<u>99.</u> Санкт-Петербург - Саранск - Санкт-Петербург	1500	1500
<u>100.</u> Санкт-Петербург - Чебоксары - Санкт-Петербург	1500	1500
<u>101.</u> Сыктывкар - Казань - Сыктывкар	1000	1000

**-** Исключить маршруты не имеющие отношения к ДФО

**+** Расширить перечень маршрутов за счет уже выполняемых маршрутов из городов ДФО

## Перспективные маршруты для субсидирования

Владивосток – Красноярск  
Южно-Сахалинск – Новосибирск  
Южно-Сахалинск – Екатеринбург

## Предложения для развития рынка авиаперевозок

- 1 Снизить уровень демпфера с 48 300 до 40 000 руб./т
- 2 Продлить действие льготной ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки в/из МАУ до 31.12.2029
- 3 Оптимизировать процедуру заключения соглашений между авиакомпаниями и субъектами РФ
- 4 Разработать единый подход к оценке недополученных доходов авиаперевозчиками и расчету размера субсидии
- 5 Расширить перечень субсидируемых маршрутов в рамках Постановления Правительства РФ от 02.08.2018 № 215

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

**Тел. +7 495 699 74 14**  
**[www.nifi.ru](http://www.nifi.ru)**

**Руководитель Центра отраслевой экономики НИФИ**

Рыкова Инна Николаевна  
**[rykova@nifi.ru](mailto:rykova@nifi.ru)**, моб. +7 916 670 65 41