

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОМ АГЕНТСТВЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ПРОТОКОЛ
ЗАСЕДАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА
ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОМ АГЕНТСТВЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

«26» марта 2015 г.

№ 2

Председательствовали:

Председатель Общественного совета
Заместитель руководителя Росавиации

П.С. Дейнекин
О.О. Клим

Присутствовали:

Члены Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта, представители органов исполнительной власти, заместители руководителя Росавиации, начальники управлений центрального аппарата Росавиации, руководители межрегиональных территориальных управлений Росавиации, руководители авиакомпаний, аэропортов, руководители образовательных организаций гражданской авиации, представители общественных организаций гражданской авиации.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Реализация статьи 27 Конституции Российской Федерации о праве граждан на свободное передвижение в связи с падением объемов авиаперевозок, а также сокращением авиационного персонала гражданской авиации России

Докладчики:

Заместитель руководителя

О.О. Клим

Начальник отдела
экономических прогнозов,
анализа и статистики

Р.И. Радкевич

Управления экономики и программ развития

Выступления участников заседания Общественного совета:

Член Общественного совета
при Федеральном агентстве воздушного
транспорта, президент Профсоюза
летного состава России

М.Ю. Бойчук

Советник генерального директора
ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

В.И. Андреев

Заместитель директора аэропорта
«Домодедово» по коммерции

А.В. Раевский

Общественный совет при Федеральном агентстве воздушного транспорта отмечает, что геополитический кризис, введение санкций и охлаждение отношений России со странами Запада привели к оттоку капитала из России, торможению инвестиционных процессов и предпринимательской активности, отказу в займах, лизинге российским компаниям и усложнению возможности привлечения российскими компаниями инвестиций на выгодных условиях.

Российские компании стали сокращать штат сотрудников и фонды оплаты труда, что негативно отразилось на объемах производства.

Как следствие возникла острая необходимость сокращения бюджетных расходов.

С 2014 года наблюдается тенденция снижения темпов роста (а затем и непосредственно спада объемов) международных авиаперевозок и рост объема перевозок на внутренних авиалиниях.

Рост объема перевозок на внутренних линиях обусловлен ростом внутрироссийского туризма и государственной поддержкой региональных авиаперевозок.

Главная задача для развития региональных авиаперевозок на сегодняшний день – это расширение маршрутной сети, что позволит соединить населенные пункты в регионах между собой таким образом, чтобы пассажирам не приходилось летать транзитом через Москву и Санкт-Петербург.

Многие туристы в этом году переориентировались на российские курорты. Важнейшие факторы, обусловившие данную тенденцию – это девальвация рубля, недоверие к международным туроператорам и патриотические настроения, наблюдающиеся на фоне присоединения Крыма.

Проблемы системы внутреннего туризма:

1. Отсутствие достаточного количества готовых туристических продуктов.
2. Отсутствие информации у потенциальных туристов о лучших российских курортах.

Развиваются механизмы государственной поддержки развития авиационной инфраструктуры и региональных воздушных перевозок:

- субсидирование федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэропортов регионального и местного значения;

- субсидирование эксплуатации аэродромов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;
- субсидирование лизинга воздушных судов для осуществления региональных и местных воздушных перевозок;
- субсидирование региональных воздушных перевозок пассажиров на территории российской Федерации в рамках 5 постановлений Правительства Российской Федерации.

Росавиация провела оперативное выборочное обследование ряда авиакомпаний на предмет изучения влияния на них резко ухудшившихся ключевых параметров финансового рынка. Российские авиакомпании в 2014 году столкнулись с целым перечнем трудностей, но наиболее существенное влияние на возможность ведения рентабельной операционной деятельности оказали существенное снижение курса национальной валюты, сокращение лимитов кредитования и резкий рост ключевой ставки Банка России.

Сильное влияние фактора ослабления национальной валюты на рентабельность операционной деятельности авиакомпаний обусловлено существенной диспропорцией между долей валютной составляющей в доходах и расходах российских авиакомпаний. По результатам опроса авиакомпаний, средняя доля валютной составляющей в доходах находится на уровне 15%, а доля в расходах - 36%, у отдельных авиакомпаний доля валютной составляющей в расходах еще больше и достигает 48%.

Авиакомпании столкнулись и с трудностями по пополнению ликвидности. После введения мировым сообществом санкций в отношении ряда российских банков с государственным участием авиакомпании столкнулись с ситуацией, когда банки, ссылаясь на внешние условия, причислили их к группе высокорисковых заемщиков, неохотно выделяют кредиты и затягивают принятие решений о кредитовании.

Также на возможность пополнять ликвидность негативное влияние оказал резкий рост ключевой ставки Банка России, это обусловило рост ставки банковского кредитования с 12% до 22-30% годовых, что существенно превышает операционную рентабельность авиакомпаний, находящуюся на уровне нескольких (а у некоторых даже долей) процентов.

Под влиянием указанных факторов российские авиакомпании вынуждены оптимизировать и радикально сокращать расходы, в том числе:

- сокращать сотрудников;
- оптимизировать маршрутную сеть, отказываясь от убыточных и наименее прибыльных и, как правило, внутренних социально значимых маршрутов.
- сокращать парк воздушных судов и возвращать воздушные суда арендодателям и лизингодателям, что влечет вынужденные дополнительные финансовые потери;
- сокращать инвестиционные планы по развитию и модернизации парка.

В настоящее время в ведении Росавиации находятся 7 федеральных казенных предприятий (ФКП), включающих 67 аэропортов и посадочных площадок,

расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, на содержание которых предусмотрены средства федерального бюджета в размере 3,19 млрд. рублей ежегодно. Численность персонала ФКП - около 3,5 тыс. чел.

В текущей макроэкономической ситуации:

- резервы роста собственных доходов ФКП отсутствуют на фоне снижения платежеспособного спроса населения на авиаперевозки и ростом задолженности авиакомпаний перед ФКП за аэропортовые услуги;

- резервы для снижения текущих расходов ФКП ограничены на фоне ускоряющегося роста коммунальных тарифов, стоимости топлива и снятия налоговых льгот субъектами Российской Федерации по уплате налогов на имущество организаций;

- рост расходов ФКП на уплату процентов за пользование кредитами вследствие увеличения кредитными организациями процентных ставок за пользования кредитными линиями до 25-30% годовых.

В связи с ограниченными возможностями федерального бюджета и сокращением на 10% процентов лимитов бюджетных обязательств на финансирование деятельности ФКП относительно объема бюджетных ассигнований, предусмотренных законом о федеральном бюджете на 2015 год, Росавиацией совместно с подведомственными предприятиями была проведена работа по оптимизации расходов предприятий и утверждены сметы доходов и расходов ФКП на 2015 год, предусматривающие сокращение потребного объема субсидирования в среднем на 7,5% по каждому из них.

Общественный Совет при Федеральном агентстве воздушного транспорта поддерживает следующие основные направления и механизмы государственной поддержки, направленные на снижение финансовой нагрузки на предприятия гражданской авиации:

- снижение установленной ставки НДС на реализацию внутренних воздушных перевозок с 18% до 10%;

- сдерживание роста тарифов и повышение доступности услуг воздушного транспорта для населения в регионах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях на основе реализации механизмов субсидирования перевозок и аэропортового обслуживания и торможения роста аэропортовых ставок и тарифов за наземное обслуживание воздушных судов, пассажиров и грузовой клиентуры;

- либерализация условий предоставления субсидирования лизинга воздушных судов для выполнения региональных и местных воздушных перевозок;

- отмена льготы (освобождения от НДС) операций по реализации услуг в аэропортах и при аэронавигационном обслуживании полетов воздушных судов с установлением пониженной ставки НДС на указанные операции после отмены льготы;

- внесение изменений в нормативные документы, регулирующие порядок предоставления ФКП субсидий из федерального бюджета, обеспечив предоставление субсидий на основе авансирования, что позволит отказаться от экономически необоснованной практики постоянного вынужденного привлечения ФКП кредитов для покрытия кассовых разрывов между поступлениями субсидий и

тем самым высвободить, по предварительной оценке, не менее 200 млн. рублей в год, которые могут быть направлены на модернизацию технической базы ФКП;

- разработка и введение процедуры мониторинга цен на авиаперевозки на внутренних воздушных линиях с целью внедрения инструмента контроля и недопущения демпинга, ведущего к ухудшению финансового состояния участников рынка;

- введение государственного регулирования тарифов в части установления цен на авиационный керосин поставщиками, в т.ч. при реализации «в крыло»;

- введение в нормативные акты Российской Федерации (в т.ч. в постановление Правительства РФ № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах») положений, направленных на обеспечение непрерывности и безопасности деятельности аэропортов при демонополизации рынков аэропортовых услуг, в том числе:

- разработку главным оператором аэропортов обязательной для исполнения всеми участниками рынка технологии работы в аэропорту;

- экономически и технологически обоснованные ограничения на необходимое число операторов в аэропорту с учетом зарубежной практики и текущей ситуации на российском авиатранспортном рынке;

- возможность взимания платы за пользование инфраструктурой аэропорта (в части, не пересекающейся с действующими сборами и тарифами аэропортов);

- нормативная конкретизация перечня услуг, на которые распространяется пп.22 п.2 ст.149 НК РФ;

- предоставление из федерального бюджета субсидий коммерческим банкам на возмещение недополученных доходов по сделкам кредитования авиакомпаний в части, некомпенсируемой доходами от продажи имущества, предоставленного по договору залога в обеспечение кредита;

- расширение государственной гарантийной поддержки по банковским заимствованиям авиакомпаний на цели финансирования операционной деятельности, в том числе на цели рефинансирования ранее привлеченных заимствований в форме кредитов и облигационных займов;

- предоставление из федерального бюджета субсидий авиакомпаниям на компенсацию части процентных ставок по привлекаемым российскими авиакомпаниями кредитам в российской валюте на обеспечение текущей деятельности.

Заслушав доклады, обсудив выступления, проанализировав предложения участников заседания, Общественный совет рекомендует:

1. Росавиации продолжить работу по подготовке и реализации предложений в области совершенствования действующих программ субсидирования и иных мер в целях повышения доступности авиаперевозок населению Российской Федерации и расширения межрегиональной маршрутной сети.

2. Росавиации продолжить работу по подготовке и реализации предложений по совершенствованию механизмов деятельности федеральных казенных аэропортовых предприятий Российской Федерации.

3. Минтрансу России совместно с Росавиацией продолжить работу в рамках установленных полномочий по реализации механизмов, направленных на снижение финансовой нагрузки на предприятия гражданской авиации.

4. Ассоциациям, союзам, авиакомпаниям (системообразующим) по итогам января-марта 2015 г. провести анализ финансово-экономического состояния с целью выявления основных рисков их стабильного функционирования и направить сведения в Росавиацию до 15 мая 2015 года.

5. Руководителям авиационных предприятий и отраслевых общественных организаций сконцентрировать усилия на реализации запланированных Правительством Российской Федерации мер, направленных на снижение стоимости внутренних авиаперевозок.

Председатель Общественного совета
при Федеральном агентстве
воздушного транспорта



П.С. Дейнекин

Заместитель руководителя Росавиации



О.О. Клим