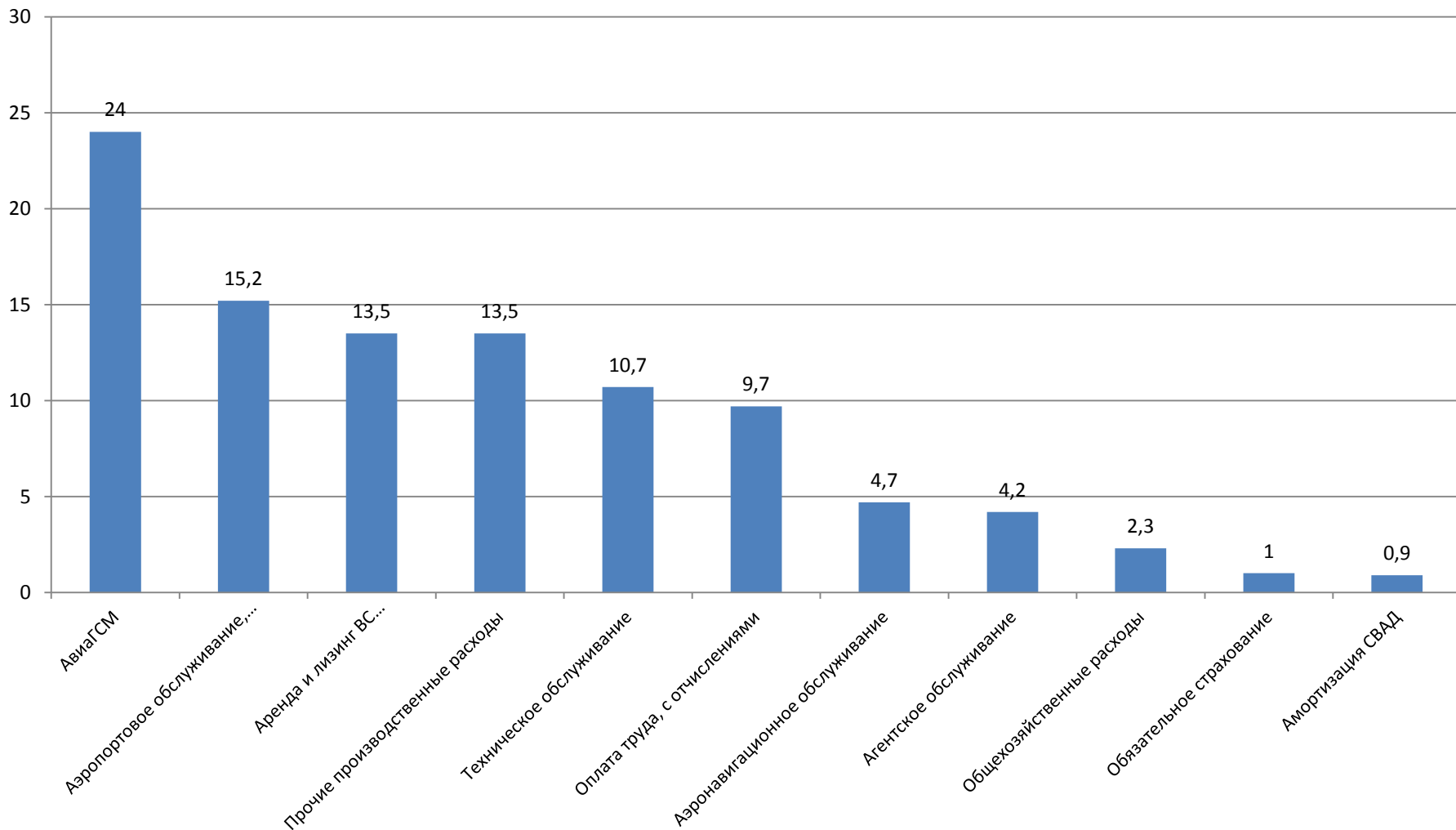


# **Снижение финансовой нагрузки на авиапредприятия – основа повышения доступности воздушного транспорта**

**ноябрь 2010 г.**

## Структура затрат авиакомпаний РФ в 2009 г. (%)



**Необходима расшифровка статьи «прочие производственные расходы»**

# Проблемы, создающие финансовую нагрузку на авиапредприятия РФ

1

Стоимость авиатоплива

2

Аэропортовое обслуживание

3

Аренда и лизинг воздушных судов

4

Техническое обслуживание и ремонт воздушных судов

5

Фонд оплаты труда (ФОТ)

6

Аэронавигационное обслуживание

7

Агентское вознаграждение

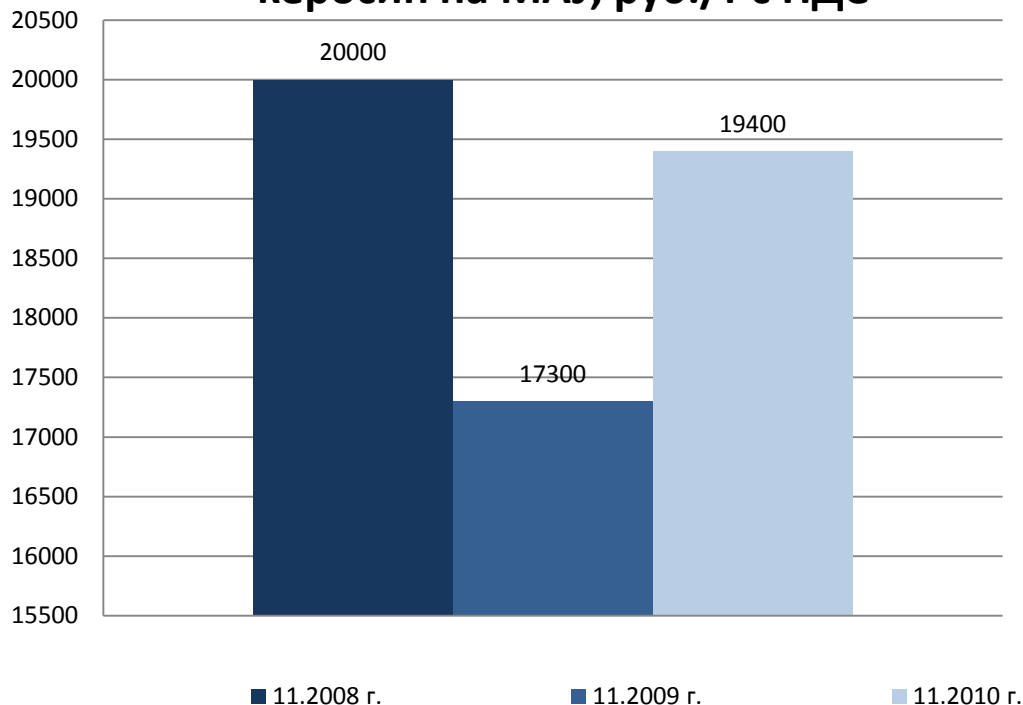
8

Налоги и таможенные пошлины

9

Гармонизация системы гражданской авиации с мировой практикой

## Оценка оптовой цены на авиационный керосин на МАУ, руб./т с НДС



- Цена на авиатопливо в ноябре 2010 г. вплотную приблизилась к кризисному уровню 2008 г., величина затрат на топливо в структуре себестоимости в сравнении с 2009 г. возросла.

- Растет транспортная составляющая;
- Не работает система биржевой торговли.

Необходимо:

- выявление причин в связи с которыми не работают топливные биржи и устранение этих причин нормативными актами.
- государственное регулирование цен нефтяных компаний на авиатопливо;
- установление нефтяными компаниями совместно с Росавиацией предельных цен на авиатопливо по регионам России.

|   | на 01.10.2009г. | на 01.10.2010г. | % к 01.10.2009г. |
|---|-----------------|-----------------|------------------|
| Средняя цена керосина в крупнейших аэропортах РФ, руб./тонн | 19 596,87       | 20581,34        | 105,0            |

## 2

### **Аэропортовое обслуживание**

1. Действующие нормы проектирования и строительства аэропортов технологически устарели, что приводит к увеличению единовременных и эксплуатационных затрат.
2. Несовершенная система регулирования аэропортовых сборов.
3. Несовершенная система сертификации аэропортов.

## 3

### **Аренда и лизинг воздушных судов**

1. За 1,5 года рост ВС иностранного производства составил 41% и в ближайшие годы такая тенденция сохранится. Затраты авиакомпаний на аренду и лизинг ВС в 2008 г. составляли 8,7 %, а в 2009 г. 13,5 % и такая тенденция будет сохраняться в ближайшие годы.
2. Необходимо выполнения промежуточной формы ТО («bridge check»). В связи с несоответствием требований летной годности правилам EASA владелец ВС требует проведения т. н. bridge check, стоимость которого в зависимости от возраста ВС, типа ВС и времени его нахождения в Реестре РФ может составить несколько сотен тысяч долларов.

Изменение структуры парка ВС российских авиакомпаний с 01.2009 по 07.2010 г.

|   |      |      |         |
|---|------|------|---------|
| Количество ВС иностранного производства | 429  | 581  | 35,43 % |
| Количество ВС российского производства  | 2332 | 2114 | -9,35 % |

Несмотря на тенденцию возрастания доли иностранных воздушных судов в структуре парка российских авиакомпаний, в эксплуатации остается более 2000 воздушных судов российского производства.

В основной массе это воздушные суда характеризующиеся высокой степенью изношенности и требующие значительных затрат на ремонт и техническое обслуживание.

Между тем, тарифы на ремонт воздушных судов не регулируются государством и составляют порядка 11 % в общей структуре расходов эксплуатантов, тенденция увеличения этого показателя далее будет сохраняться.

В настоящее время в РФ ФОТ авиакомпаний 5 крупнейших авиакомпаний (58 % от общего пассажирооборота ГА РФ) приблизился к мировым показателям в связи с тем, что существует дефицит летного состава, который сохранится в ближайшие 5 лет в связи со следующими причинами:

- критический дефицит летного состава;
- закрытие российского рынка труда для иностранных пилотов;
- уровень подготовки выпускников летных училищ не соответствует требованиям авиакомпаний и эксплуатируемым типам ВС иностранного производства.
- существует значительный недостаток в центрах переподготовки летного персонала на воздушные суда иностранного производства (они существуют только у двух авиакомпаний (Аэрофлот, S7)).

1. Для устранения проблем необходимо реализовать Программу совершенствования структуры воздушного пространства в МВЗ и осуществить модернизацию технического оснащения и технологического развития системы ОрВД.
2. Несовершенство ВП МВЗ (80 % всех авиаперевозок в РФ) приводит к задержкам рейсов в воздухе до 40 мин и на земле с включенным двигателем до 1 час.
3. Необходимо устранить отставание от зарубежных стран по внедрению концепции ICAO CNS/ATM, A3N-B, RVSM.

**7****Агентское вознаграждение**

Агентское вознаграждение составляет 4,2 % в структуре себестоимости авиакомпаний (аэронавигационное обслуживание – 4,7 %).

Внедрение инновационных технологий, таких как E-ticketing и E-freight позволит значительно сократить величину затрат на агентское вознаграждение .

**8****Налоги и таможенные пошлины**

1. Повышение ставок по ЕСН с 26% до 34% (с 01.01.2011 г.) и НДФЛ.
2. Необходимость уплаты таможенных сборов и НДС при ввозе воздушных судов и оборудования для аэропортов, аэронавигации и. При ввозе аэродромной спецтехники, оборудования для аэропортов и инженерных систем (составляющего 30 – 50 % от стоимости проекта реконструкции аэропортовых объектов) уплачиваются таможенные пошлины и НДС.
3. Процедура возмещения НДС при ввозе ВС в соответствии с Налоговым кодексом РФ является достаточно длительной и сложной и как правило эксплуатанты не могут вернуть затраты на НДС.



- Не ратифицированы важнейшие международные документы в области гражданской авиации (Кейптаунская конвенция; Монреальская конвенция 1999 года).
- Российские правила в области поддержания летной годности (ФАП-145, ФАП-66, ФАП-147) не гармонизированы с европейскими.

Гармонизация российского законодательства с нормами международного воздушного права позволит российским авиакомпаниям успешно конкурировать на международном рынке гражданской авиации и создаст дополнительные возможности для получения доходов.