



МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Департамент развития секторов экономики

**Тенденции развития гражданской авиации,  
результаты полугодия и перспективы 2015-2016г**



**Выход из кризиса произойдет после ухода с рынка авиакомпаний, накопивших существенные долги, не обладающих ликвидными резервами и при условии налоговых преференций отрасли**

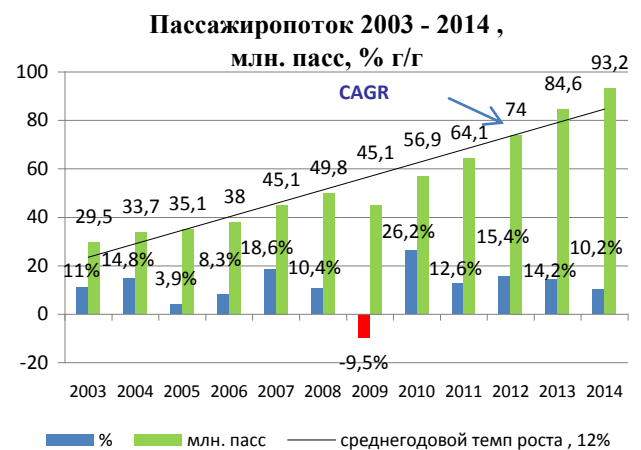
Состояние гражданской авиации является одним из ключевых индикаторов развития экономики страны. Авиакомпании и аэропорты ежегодно обслуживают более 100 млн. пассажиров. Отрасль обеспечивает заказами авиационную промышленность, ТЭК, генерирует спрос на значительные интервенции финансового сектора.

Государственные инвестиции и субсидирование отрасли воздушных перевозок и смежных секторов в 2014г. составили 104.4 млрд. руб., в т.ч.: 36.7 млрд. руб. направлено на развитие инфраструктуры аэропортов, 59.1 млрд. руб. на развитие авиационной промышленности, 8.6 млрд. руб. субсидии авиакомпаниям.

В текущем периоде экономического цикла авиаперевозки гражданской авиации характеризуются снижением пассажирооборота, избыточными провозными емкостями, падением среднего тарифа на внутренних перевозках до уровня 2008 г., ростом убытков и долгов авиакомпаний.

**Гражданская авиация России:**

Среднегодовой темп роста в 2003-2014гг. – **12%**  
 Пассажиропоток в 2014г.: общий – **112 млн. пасс.**,  
 рос. авиакомпаний – **93 млн. пасс.**,  
 Убытки рос. авиакомпаний в 2014г. – **25 млрд. руб.**,  
 Российские регулярные и чартерные авиакомпании – **54 а/к**  
 Парк воздушных судов – **1271 вс**  
 Количество аэропортов класса А,Б,В - **119**



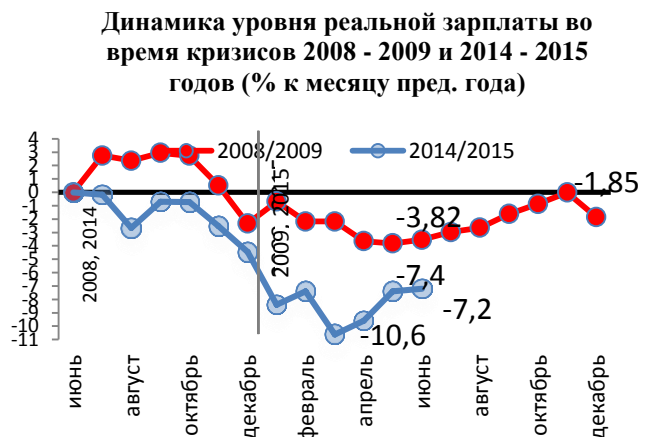
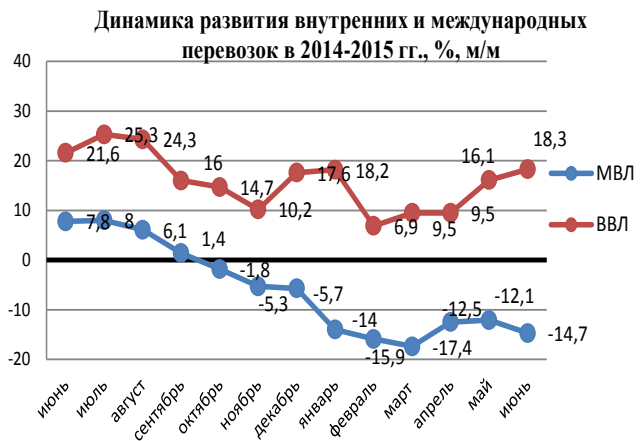


### Рост авиаперевозок, продолжавшийся 11 лет, прекратился

Падение реально располагаемых доходов населения снизило спрос на авиаперевозки. За 6 месяцев 2015 г. российские авиакомпании перевезли 41.2 млн. пассажиров, что на 0.7% меньше чем в 1 полугодии 2014 г, пассажирооборот составил 103.1 млрд. пасс. км - на 5.8% ниже аналогичных показателей прошлого года.

Структура авиаперевозок за 6м2015г/6м2014 показывает падение спроса на 14% на международных воздушных линиях и рост на 13% авиаперевозок на внутренних воздушных линиях, т.е. население стало чаще, чем в прошлом году, выбирать варианты отдыха и авиаперелетов внутри страны.

В случае затяжного падения доходов населения в 2015г., мы ожидаем увидеть в 4 кв.2015-1 кв.2016г. уже не перераспределение пассажиропотока между международными и внутренними воздушными линиями, а его заметное снижение в абсолютном выражении. Принимая во внимание более глубокое, чем в 2009г., падение реальной заработной платы, следует ожидать более длительной стагнации рынка с восстановлением спроса на авиаперевозки не ранее 2017 года.



## Себестоимость авиаперевозок выросла на 15-20%

В структуре себестоимости авиакомпаний до 35-40% расходов полностью или частично номинировано в валюте - лизинг воздушных судов, запчастей, обслуживание в зарубежных аэропортах, страхование. В результате девальвации рубля рост себестоимости авиаперевозок гражданской авиации в декабре 2014г. составил 20-25%. Снижение мировых цен на нефть в 2 раза было практически незаметным для российских авиакомпаний, т.к. инфляция и выравнивание внутренних и экспортных цен на топливо не снизили его цену в российских аэропортах. Авиакомпании за счет снижения расходов по другим статьям себестоимости (персонал, бортовое питание и др.) ограничили рост себестоимости в 1 кв.2015г. до 15-20%.

**Тариф на внутренние перевозки не покрывает затрат авиакомпаний. В 2014 году перевозка одного пассажира на ВВЛ принесла 637 рублей убытка.**

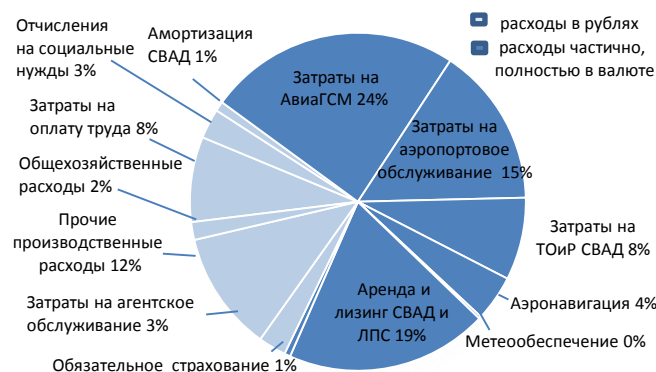
С 2008г. динамика роста тарифа на внутренние авиаперевозки была значительно ниже темпов инфляции. В 2014-2015гг. тариф на ВВЛ начал снижаться и достиг уровня 2008г., тогда как инфляция нарастающим итогом за 7 лет превысила 50%.

Невысокая платежеспособность населения, необходимость обеспечения «связанности» территории, избыточные провозные емкости привели к демпингу на рынке.

Фактором, также повлиявшим на уровень среднего тарифа на ВВЛ, является сокращение на 7% среднего расстояния перевозок на ВВЛ за счет роста перевозок средних дистанций: на линиях Москва-Сочи, Москва-Симферополь, Москва-Санкт-Петербург.

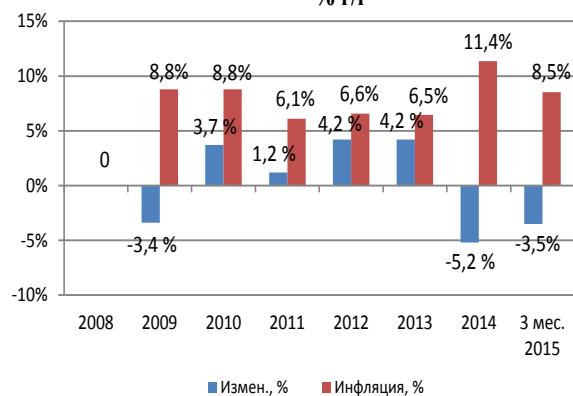
Снижение среднего тарифа на ВВЛ увеличивает убыточность внутренних перевозок, авиакомпании продают билеты на ВВЛ ниже себестоимости. По данным ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) убытки отрасли от перевозок на ВВЛ по итогам 2014 г. составили 637 рублей с пассажира.

Примерная структура расходов авиакомпании



Источник: ТКП

Динамика изменения тарифа на ВВЛ и инфляции, % г/г



Средний тариф на ВВЛ 2008 - 1 кв. 2015

Годы	Средний тариф на ВВЛ, руб.	Рост ср. тарифа за год, %	Инфляция за год, %
2008	5660		
2009	5470	-3,4%	8,80%
2010	5670	+3,7%	8,78%
2011	5738	+1,2%	6,10%
2012	5977	+4,2%	6,58%
2013	6229	+4,2%	6,45%
2014	5906	-5,2%	11,36%
3 мес. 2015	5699	-3,5%	8,52%

Источник: ТКП

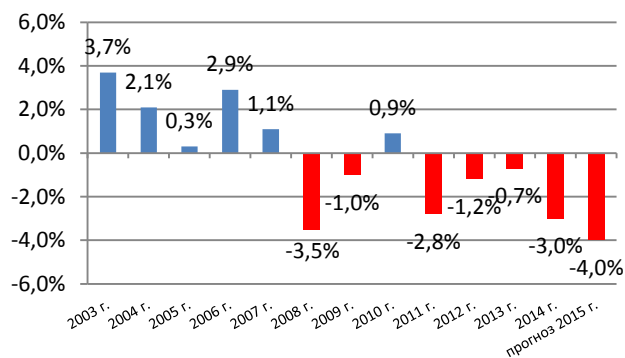


### Кризис 2008 года в отрасли авиаперевозок не завершён. Авиакомпании накапливают долги и теряют кредитоспособность

Согласно отчетам международной ассоциации авиаперевозчиков IATA и компании Boeing, рентабельность мировой отрасли авиаперевозок составляет от -4% до +4% в зависимости от цикла мировой экономики. Период убыточности авиаперевозок гражданской авиации России длится с 2008 года, внутренних авиаперевозок - с 2003г. Следует отметить, что отрасль убыточна даже несмотря на завершение кризиса 2008-2009гг. в экономике в целом и двузначный среднегодовой рост авиаперевозок. Отсутствие зависимости финансовых результатов от динамики пассажиропотока свидетельствует о диспропорциях в отрасли, ее нерыночном характере развития.

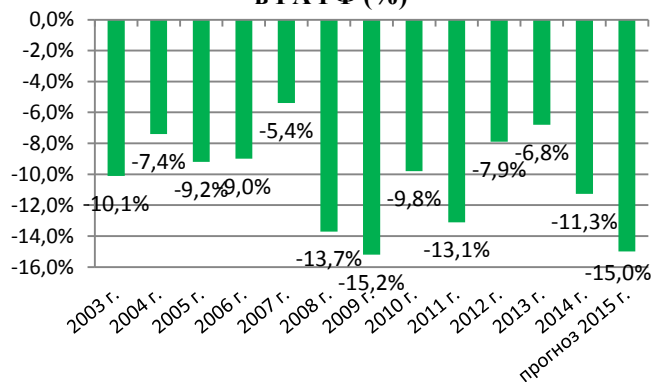
В 2014 году убытки сегмента внутренних авиаперевозок составили -35 млрд. руб., прибыль сегмента международных воздушных перевозок +10 млрд. рублей. Убытки 5 крупнейших российских авиакомпаний составили по РСБУ -25 млрд. руб., по итогам 1 кв. 2015г. -18 млрд. руб. Анализ финансовой отчетности большинства российских авиакомпаний по итогам 2014г. и 1-2 кв. 2015г. показывает ухудшение уровня долговой нагрузки - долг/ЕБИТДА >6 при максимально допустимом уровне 3.5.

Средняя операционная рентабельность деятельности авиаперевозчиков на ВВЛ+МВЛ в ГА РФ (%)



Источник: Росавиация

Средняя операционная рентабельность деятельности авиаперевозчиков на ВВЛ в ГА РФ (%)



Источник: Росавиация



## Неравные условия конкуренции для разных авиакомпаний продлили выход из кризиса.

Основным фактором убыточности является дисбаланс между избыточными растущими провозными емкостями авиакомпаний и платёжеспособным спросом со стороны населения, что привело к формированию заниженного среднего тарифа на ВВЛ. Ситуацию смягчали доходы от перевозок на МВЛ. Выход из кризиса был обусловлен устранением сложившегося в отрасли дисбаланса.

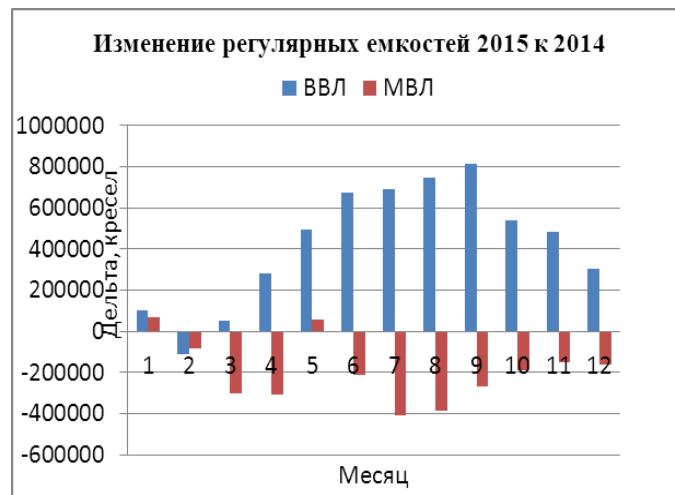
Падение пассажиропотока на МВЛ и рост себестоимости авиаперевозок в 2015г. приблизили неизбежные структурные изменения в отрасли.

Заявленные провозные емкости с мая 2015г. превышают показатели 2014г. на 400 тыс.кресел. Рост емкостей на внутреннем рынке превышает размер их сокращения на международном, т.е. наблюдается абсолютный рост провозных емкостей в целом по рынку. В июне 2015г. заявленный в расписании размер избыточных емкостей авиакомпаний составил 800 тыс. кресел.

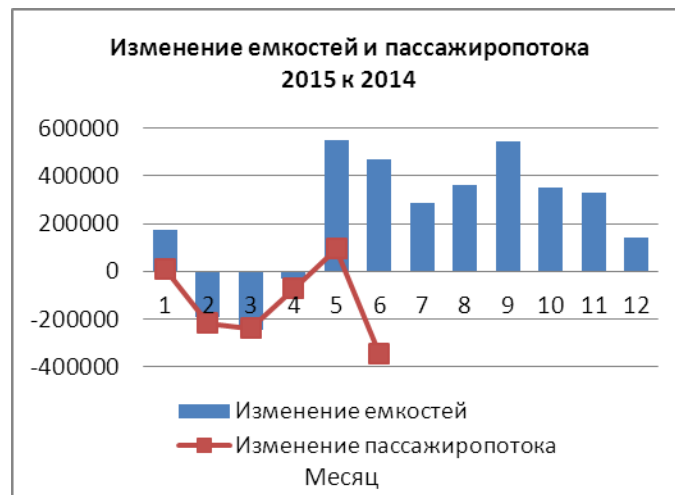
С одной стороны, росту провозных емкостей авиаперевозчиков способствовало предоставление льгот авиакомпаниям на приобретение авиатехники российского производства и размещение заказов на создание ее новых образцов.

С другой стороны, облегченные условия доступа к кредитным ресурсам банков для отдельных авиаперевозчиков привели к завышенным темпам роста у них провозных емкостей без учета реальных возможностей их эффективной эксплуатации и возврата привлеченных кредитов. Избыточные провозные мощности привели к недопустимо высоким валютным рискам, поскольку ставки лизинговых платежей на воздушные суда привязаны к иностранной валюте, а выручка авиакомпаний номинирована в рублях.

Необходимо отметить, что в результате «конкуренции тарифов» компании, имеющие возможность привлекать «легкие» кредиты, больше всего и пострадали в ходе кризиса.



Источник: OAG (Official Airline Guide).  
Не учитывает чартерные емкости



Источник: OAG, ТКП

**Необходимость уплаты лизинговых платежей вне зависимости от эффективности эксплуатации воздушных судов стала причиной принятых авиакомпаниями решений по снижению тарифов для обеспечения загрузки избыточных емкостей. Так как рынок является конкурентным, вслед за ними тарифы были вынуждены снижать все компании, включая тех, кто вел рациональную политику заимствований.**



## Сценарии дальнейшего развития рынка авиаперевозок

За период нахождения отрасли в кризисе ряд компаний накопили значительные долги. Так, задолженность только перед банками двух авиакомпаний, входящих в Топ-5 российских авиаперевозчиков превышает 150 млрд. рублей. Прогнозируемый масштаб деятельности авиакомпаний не позволяет ожидать погашения задолженности по кредитам без масштабных инвестиций в капитал со стороны собственников. Уход с рынка ряда крупных компаний неизбежен.

Наиболее тяжелый период для авиакомпаний наступает после завершения летнего сезона, когда резко сокращаются денежные потоки от продаваемых билетов, а обязательства по перевозке пассажиров еще остаются. Поэтому **обострения кризиса можно ожидать осенью и острота его прохождения будет в значительной степени зависеть от действий основных кредиторов – коммерческих банков.**

Последствиями ухода с рынка компаний будут являться значительные убытки, которые придется зафиксировать организациям финансового сектора (коммерческим банкам и лизинговым компаниям).

Вследствие этого банки извлекут необходимые уроки и пересмотрят оценку рисков и подходы к кредитованию.

Вероятное сокращение портфеля заказов авиакомпаний также поставит под сомнение эффективность государственных инвестиций в создание новых образцов авиатехники.

Наличие провозных емкостей позволит обеспечить перевозку пассажиров в полном объеме. Однако, необходимость выполнения обязательств перед пассажирами без существенных осложнений для авиакомпаний потребует увеличения объемов средств, зарезервированных в бюджете на указанные цели (в настоящее время - 10 млн. руб. ежегодно до 2017 года).

Следует ожидать некоторого повышения тарифа оставшимися авиакомпаниями. Между тем, возможности повышения тарифов ограничены покупательной способностью населения, конкуренцией с железнодорожными перевозками, где в последние годы пассажиропоток на линиях дальнего следования устойчиво перераспределялся в пользу авиации, и не решат проблемы отрасли в полной мере. Следует отметить, что отрасль не в первый раз находится в таком положении. Одной из причин восстановления рынка авиаперевозок в 2008 г. было банкротство альянса авиакомпаний Air Union, имевшего 14.9% рынка. Однако, опыт предыдущих банкротств десятка российских авиакомпаний показывает, что отрасль не находит баланса между емкостями и прибыльностью - снижение и перераспределение емкостей происходит, но отрасль не выходит на прибыльность.

**Для выхода отрасли в положительную зону необходимы дополнительные меры государственной поддержки.** Действенной мерой поддержки отрасли может быть обнуление НДС для авиакомпаний на 2-3 года. Данная мера позволит не повышать тариф для населения и одновременно снизить расходы авиакомпаний на убыточных сегментах.