

РЕКОМЕНДАЦИИ

2-й международной конференции

«РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ И СНГ - 2012»

7 сентября 2012 года в рамках Байкальского международного экономического форума Центром стратегических разработок в гражданской авиации при поддержке и участии Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации проведена 2-я международная конференция «Региональная авиация России и СНГ – 2012».

В работе конференции приняли участие члены Совета Федерации, депутаты Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, представители Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Аппаратов полномочных представителей Президента Российской Федерации в федеральных округах, руководители и работники региональных органов государственной власти, руководители и специалисты авиакомпаний и аэропортов, авиационных научно-исследовательских и образовательных учреждений, ведущие специалисты авиационной отрасли, представители профессиональных сообществ авиации, международных и российских общественных организаций и средств массовой информации. В ходе конференции обсуждены вопросы текущего состояния и развития региональных авиаперевозок в Российской Федерации, в том числе вопросы:

- системных проблем развития региональных авиаперевозок;
- создания условий для эффективного развития региональных, межрегиональных и местных воздушных перевозок;
- лизинга авиационной техники для региональных и местных авиаперевозок;

- финансирования разработок, внедрения и сертификации новой авиационной техники для региональных и местных авиаперевозок.

Участники конференции отмечают:

Развитие региональной авиации в Российской Федерации в настоящее время практически не происходит. Остаются без круглогодичного доступа к услугам магистрального транспорта около 28 тысяч населенных пунктов, что продолжает создавать угрозу территориальной целостности государства.

Государственное регулирование и нормативно-правовое обеспечение региональной авиации не создает благоприятных условий для развития данного сегмента транспортной отрасли. В связи с тем, что авиаперевозки на региональных маршрутах в большинстве своем либо убыточны, либо имеют низкую рентабельность, данный вид деятельности не является инвестиционно привлекательным, а существующие механизмы государственно-частного партнерства не предусматривают необходимого уровня рентабельности авиаперевозок на социально и экономически значимых авиалиниях для инвесторов.

При этом участники конференции отмечают, что при освобождении региональных авиаперевозчиков от избыточной налоговой нагрузки на многих социально и экономически значимых региональных маршрутах возможна их безубыточная деятельность. В первую очередь это относится к отмене налога на добавленную стоимость при выполнении полетов на внутренних воздушных линиях, в том числе при выполнении полетов на региональных воздушных судах вместимостью до 82 кресел.

Кроме того, в настоящее время НДС взимается и при осуществлении субсидируемых государством региональных и местных авиаперевозках, что существенно снижает эффективность принимаемых государством мер по обеспечению транспортной доступности населения, т.к. наличие НДС в тарифе

на авиаперевозки не позволяет существенно снизить стоимость данной услуги даже при субсидировании ее государством.

Важным аспектом, которому в последнее время практически не уделяется внимание со стороны регулирующих органов в гражданской авиации, является создание дополнительных нефинансовых инструментов государственной поддержки развития региональных авиаперевозчиков, к которым можно отнести государственное регулирование доступа к рынку региональных авиаперевозок с целью избежания эффекта «разрушительной» конкуренции.

Решение о вводе государственного регулирования доступа на рынок регулярных пассажирских авиаперевозок принимается на основании анализа следующих факторов:

1. Необходимости наличия регулярного авиасообщения на определенном маршруте или кластере/сети маршрутов (социальные и экономические аспекты).
2. Возможности достижения рентабельного уровня эксплуатации рассматриваемого маршрута или кластера/сети маршрутов.
3. Вероятности прекращения авиаобслуживания из-за «разрушительной конкуренции».

В зависимости от оценки уровня рентабельности, наиболее рациональными могут быть 2 варианта государственного регулирования и поддержки:

1. Выдача субсидии для обеспечения заданного уровня услуг на условиях конкурентного тендера.
2. Выдача исключительной лицензии на эксплуатацию авиалинии посредством конкурентного тендера.

К сдерживающим факторам развития региональной авиации и российских лизинговых компаний можно отнести:

Высокие ставки депозитов, установленных Центробанком России при взаиморасчетах и резервировании средств в части операций с лизингом авиационной техники;

Отсутствие в нормативно-правовой базе, регулирующей вопросы регистрации воздушных судов и сделок с ними, требования по ведению документации в части заполнения регистра воздушных судов на английском языке, предусмотренное классификацией Международной организации воздушного транспорта ИКАО, что не обеспечивает соответствие национальных требований требованиям глобального рынка и вынуждает российских авиаперевозчиков регистрировать воздушные суда не в реестре Российской Федерации, а в реестрах таких странах, как Бермуды и Ирландия;

Отсутствует механизм консолидированного заказа на воздушные суда. В качестве основы создания такого механизма отмечен положительный опыт Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) в части организации сотрудничества производителей с отечественными финансовыми институтами при формировании консолидированного заказа.

На основании доклада представителя Министерства промышленности и торговли Российской Федерации участники конференции считают, что отсутствие в Российской Федерации системной работы по исследованиям и проектированию, а также по производству воздушных судов для региональной и местной авиации в сегментах до 10, до 19, до 50 мест, не позволяют создать конкурентоспособную на международном рынке авиационную технику.

Участники Конференции также отмечают, что требуется внесение изменений в Правила предоставления субсидий, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.12.2011г. № 1212, в части их распространения на договоры сублизинга.

Участники конференции рекомендуют:

1. Правительству Российской Федерации, Федеральному Собранию Российской Федерации рассмотреть возможность внесения изменений в главу 21 Налогового кодекса Российской Федерации в части отнесения деятельности авиакомпаний, осуществляющих внутренние авиаперевозки к объекту, который не признается объектом налогообложения.

2. Правительству Российской Федерации и Министерству транспорта Российской Федерации при разработке единой маршрутной сети региональных авиаперевозок Российской Федерации рассмотреть возможность использования методики разработки единой маршрутной сети в Приволжском федеральном округе и реализации предложений администрации субъектов Российской Федерации.

3. Минфину России рассмотреть вопрос снижения ставки депозитов, установленных Центробанком России при взаиморасчетах и резервировании средств в части операций с лизингом авиационной техники при работе с Бермудами.

4. Рассмотреть возможность внесения в нормативно-правовую базу, регулирующую вопросы регистрации воздушных судов и сделок с ними, требования по ведению документации в части заполнения регистра воздушных судов на английском языке.

5. Правительству Российской Федерации обеспечить создание механизма формирования консолидированного заказа на воздушные суда, в том числе в сегменте воздушных судов для региональной и местной авиации, с учетом опыта Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) в части реализации таких проектов.

6. Внести изменения в Правила предоставления субсидий, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.12.2011г. № 1212 (далее – Правила) в части:

- Предоставления со стороны авиаперевозчиков банковской гарантии или гарантии субъекта Российской Федерации сроком на 1 год с ее гарантированным последующим подтверждением/продлением, вместо 5-летней гарантии, предусмотренной действующим Постановлением.

- Распространения Правил на договоры сублизинга, оговорив это в тексте Правил, либо исключив из пункта 4 Правил обязательство лизингодателя по зачету первоначального лизингового платежа в счет возмещения своих затрат, связанных с приобретением и передачей предмета лизинга российской авиакомпания (подпункт «а» пункта 4 Правил) и обязательство лизинговой компании по передаче воздушного судна в собственность российской авиакомпании по истечении срока договора лизинга (подпункт «а» пункта 4 Правил).

- Увеличения срока ввода в эксплуатацию воздушных судов на регулярных маршрутах до 12 месяцев.

- Установления определенного срока предоставления субсидии и исключения требования о первом лизинговом платеже в размере объема субсидии.

- Исключения требования, в соответствии с которым получателем субсидии не может быть государственное учреждение или государственное предприятие, осуществляющее авиационные авиаперевозки (внесение уточнения в Постановление).

7. Внести в Постановление Правительства Российской Федерации от 30.12.2011г. № 1211 в части:

- Снятия ограничения по возрасту пассажиров, перевозка которых субсидируется в рамках софинансирования авиационной перевозки.

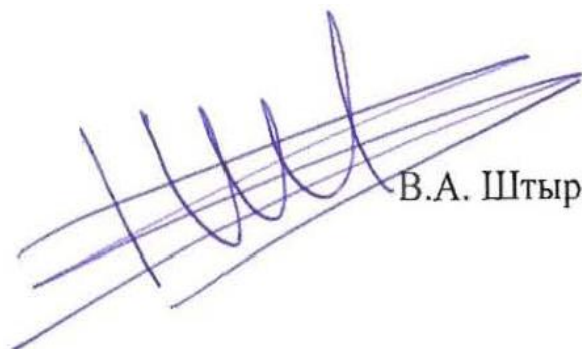
- Обеспечения всесезонного авиасообщения в рамках субсидируемой сети.

- Разработки маршрутной сети с учетом возможности применения транзитных и трансферных схем, обеспечивающих экономию бюджетных средств.

8. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с администрациями заинтересованных субъектов Российской Федерации разработать пилотный проект, предусматривающий меры государственного регулирования авиаперевозок на основе опыта экономически развитых стран и реализовать его в заинтересованных субъектах Российской Федерации в период с 2014 по 2016 годы.

9. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации организовать в Российской Федерации разработку и производство воздушных судов для региональной и местной авиации в сегментах до 10, до 19, до 50 мест и более, конкурентоспособных на международном рынке авиационной техники.

Заместитель Председателя Совета
Федерации Федерального Собрания
Российской Федерации



В.А. Штыров