

Совершенствование налогообложения как фактор развития авиаперевозок

Статья подготовлена по материалам доклада директора по бюджетному управлению ОАО «Авиакомпания «Сибирь» Д.Е. КУДЕЛЬКИНА на Международном транспортном форуме в Сочи (июнь 2007 г.)

Фундаментальная проблема российской авиационной отрасли – низкий спрос на авиаперевозки. Сравнительный анализ России и ряда зарубежных стран (США, Великобритания, Германия) по показателю пассажирооборота на душу населения показывает, что по уровню мобильности населения Россия сегодня в несколько раз отстает не только от ведущих зарубежных стран, но и от показателей РСФСР 1990 года.



пассажира на одного работника увеличилось в 1,34 раза («Аэрофлот») и 2,6 раза («Сибирь»), налет на одно ВС возрос в 1,4 раза («Аэрофлот» и «Сибирь»). Изменение структуры парка в пользу более экономичных самолетов позволило снизить расход топлива на 1 ткм на 15% («Аэрофлот») и 23% («Сибирь»). Внедряется новый, более дешевый канал дистрибуции — продажа авиабилетов через Интернет. Таким образом, российские авиакомпании делают все, чтобы минимизировать издержки и повысить эффективность в тех областях, на которые они способны повлиять, но их возможности ограничены. Основные препятствия — монополизм поставщиков, несовершенство законодательства и таможенные барьеры.

Очевидно, что для выхода на адекватные показатели мобильности населения усилий одних лишь авиакомпаний недостаточно: в силу ограниченности рычагов влияния меры, которые компании могут использовать для стимулирования спроса, также ограничены. Кроме того, любое дотирование пассажиров за счет собственных средств компании может привести к еще большим убыткам, поскольку экономический эффект от увеличения пассажиропотока, скорее всего, будет

В 2004 году пассажирооборот на душу населения в России был в 6,1 раза ниже, чем в США, в 5,5 раза ниже, чем в Великобритании, в 1,9 раза ниже, чем в Германии, в 1,9 раза ниже, чем в РСФСР в 1990 году (рис. 1).

Что может стимулировать спрос на авиаперевозки? В первую очередь это снижение тарифов. Российские авиакомпании сегодня активно работают над повышением собственной эффективности. Так, например, лидеры российского рынка — компании «Аэрофлот» и «Сибирь» среди основных своих стратегических целей называют, в том числе, переход на современные топливоэффективные и более комфортабельные типы воздушных судов. В рамках этой стратегии авиакомпании осуществляют реструктуризацию парка воздушных судов, постоянно увеличивая долю современных воздушных судов и повышая интенсивность их эксплуатации. Кро-

ме того, среди мер по повышению эффективности деятельности — оптимизация штата, сокращение непроизводительных расходов, внедрение новых технологий. Как результат, за последние 5 лет число перевезенных



Рис. 1. Пассажирооборот по регулярным рейсам на душу населения в РФ и зарубежных странах в 2004 г., пкм.
(Источники: *Транспорт в России, М., 2005, с. 180; Пассажирские перевозки. Отраслевой обзор «Росбизнесконсалтинг».* Июль 1999; *US Census Bureau*)

РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ДЕЛАЮТ ВСЕ, ЧТОБЫ МИНИМИЗИРОВАТЬ ИЗДЕЖКИ И ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ В ТЕХ ОБЛАСТЯХ, НА КОТОРЫЕ ОНИ СПОСОБНЫ ПОВЛИЯТЬ, НО ИХ ВОЗМОЖНОСТИ ОГРАНИЧЕНЫ. ОСНОВНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ — МОНОПОЛИЗМ ПОСТАВЩИКОВ, НЕСОВЕРШЕНСТВО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ТАМОЖЕННЫЕ БАРЬЕРЫ.

нивелирован многократно возросшими издержками.

Таким образом, развитие рынка авиаперевозок, решение проблемы низкой мобильности населения требуют адекватной государственной политики, направленной на развитие отрасли. Одним из действенных рычагов такой политики является налоговое регулирование. Сегодня многие российские авиакомпании сходятся во мнении, что отмена НДС на перевозки по ВВЛ позволила бы снизить тарифы и, как следствие, увеличить пассажиропоток.

Уровень налоговых платежей авиакомпаний

Каков на сегодня уровень налоговых платежей авиакомпаний? В 2006 году суммарный объем налоговых платежей «Аэрофлота» в бюджеты всех уровней составил 3,45 млрд. рублей (5% общей выручки), в 2005 году сумма налогов составляла 2,33 млрд. рублей. По результатам 2006 года «Аэрофлот» был удостоен звания лауреата международной премии «Лидер экономического развития России» в номинации «Лучший налогоплательщик России — 2006», учрежденной Межрегиональной организацией предпринимателей при поддержке Счетной палаты Российской Федерации и Комитета по бюджету и налогам Государственной Думы

Российской Федерации. Второй по величине российский авиационный перевозчик — авиакомпания «Сибирь» — в 2006 году заплатил в бюджеты всех уровней более 2 млрд. рублей (свыше 8% общей выручки, около 14% от выручки на ВВЛ), в 2005 году сумма налогов составила 1,14 млрд. рублей. Таким образом, сумма налоговых платежей «Сибири» в 2006 году возросла более чем на 80% по сравнению с 2005 годом. По расчетам авиакомпании, в 2006 году при среднесписочной численности сотрудников в 2600 человек количество среднегодовых пенсий, обеспечиваемых налоговыми платежами «Сибири», составило 57 000.

В структуре налоговых платежей авиакомпании основную долю занимает НДС (от 30% до 50% от суммы налоговых платежей), таможенные пошлины на ВС и запчасти (25–40%, для авиакомпаний, которые эксплуатируют зарубежную авиатехнику — а таких сегодня большинство), налоги с ФЗП (около 20%).

Экономический эффект от отмены НДС на авиаперевозки по ВВЛ

Для обоснования целесообразности данной налоговой меры необходимо оценить экономический эффект от ее введения.

В общем случае могут быть предложены два варианта мер налоговой по-

литики, направленные на стимулирование спроса:

- **Вариант 1:** Отмена НДС на авиаперевозки по ВВЛ.

При условии реализации этого варианта авиакомпании не уплачивают НДС в выручки от перевозок, а следовательно, не имеют права взять к зачету НДС по приобретаемым товарно-материальным ценностям и услугам.

- **Вариант 2:** Установление ставки НДС, равной 0% на авиаперевозки по ВВЛ.

При условии реализации этого варианта авиакомпании не уплачивают НДС в выручки от авиаперевозок, однако имеют право взять к зачету НДС по приобретаемым товарно-материальным ценностям и услугам.

Как повлияет снижение реального тарифа на динамику авиаперевозок

Предположим, что авиакомпании распорядятся полученной выгодой следующим образом:

- 50% будет направлено на снижение тарифов. Это позволит снизить реальный тариф на авиаперевозки для пассажира на 7,6% ($50\% \cdot 18\% / 118\% = 7,6\%$);
- 50% полученной выгоды будет направлено на модернизацию авиапарка (приобретение воздушных судов).

В предложенном ниже прогнозе развития авиаперевозок предполагается, что снижение реального тарифа на 7,6% от текущего уровня позволит отрасли выйти на темпы роста, характерные для развивающихся рынков. Согласно исследованию IATA на развивающихся рынках, к которым относится и российский рынок авиаперевозок, прирост количества пассажиров и грузов примерно в два раза превышает прирост ВВП. По данным мировой статистики, частота пользования воздушным транспортом, характеризующая спрос, напрямую зависит от уровня развития экономики страны, который, в свою очередь, может быть оценен через уровень ВВП на душу населения (рис. 2).

Учитывая прогноз МЭРТ по росту ВВП на 2006 г. = 6%, на 2007 г. = 5,7%, на 2008 г. = 5,9%, предполагаемый рост авиаперевозок на ВВЛ составит 12,0%, 11,4% и 11,8% соответственно. На 2009–2010 гг. предположим рост = 11,8%.

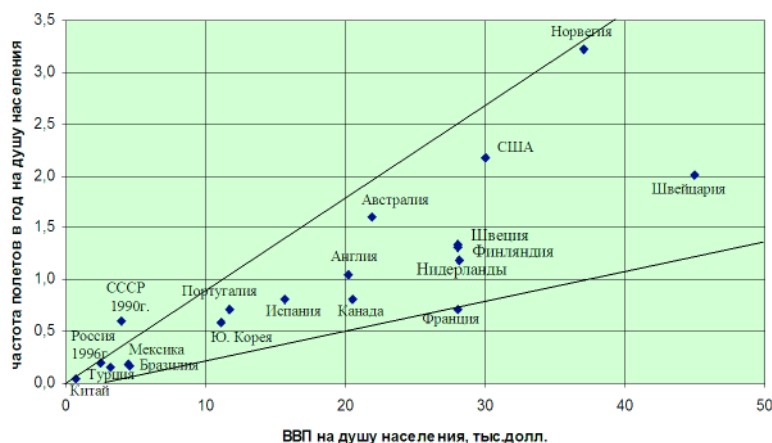


Рис. 2. Зависимость частоты пользования воздушным транспортом от ВВП (Источник: данные Всемирного банка реконструкции и развития)

РАЗВИТИЕ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК, РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ НИЗКОЙ МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ТРЕБУЮТ АДЕКВАТНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ, НАПРАВЛЕННОЙ НА РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ. ОДНИМ ИЗ ДЕЙСТВЕННЫХ РЫЧАГОВ ТАКОЙ ПОЛИТИКИ ЯВЛЯЕТСЯ НАЛОГОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ.

Прогноз изменения пассажирооборота на ВВЛ на период 2006–2011 гг. представлен на рис. 3.

Прогноз дополнительного спроса на воздушные суда со стороны авиакомпаний

Быстрое выбытие из парка воздушных судов советского производства — серьезная проблема для авиаперевозок уже сегодня. По данным Росстата, в 2004 г. более половины (54,4%) гражданских воздушных судов находились в эксплуатации свыше 15 лет, и лишь 0,6% — менее 5 лет. С учетом прогнозируемого роста авиаперевозок, потребности российских авиакомпаний в новых воздушных судах в ближайшие годы будут измеряться сотнями ВС. В сегодняшних условиях авиакомпании не имеют инвестиционных ресурсов, достаточных для массового обновления парка. Однако отмена НДС или

снижение ставки НДС по авиаперевозкам до 0% позволит авиакомпаниям инвестировать значительные средства в приобретение новых воздушных судов.

Отмена или установление ставки НДС на авиаперевозки по ВВЛ на уровне 0% откроет дополнительные инвестиционные возможности для авиакомпаний (рис. 4).

Если авиакомпании будут направлять 50% сэкономленных средств на приобретение новых воздушных судов, то при средней стоимости 1 ВС 30 млн. долл. с НДС (в ценах 2006 года) и с учетом лизинговых схем оплаты (рассрочка 10–15 лет) заказы новых ВС российскими авиакомпаниями могут превысить 180 ВС на каждые 5 лет.

Увеличение объемов заказов позволяет российской авиационной промышленности выйти на серийные объемы производства, что в конечном итоге приведет:

- к существенному уменьшению расходов и снижению стоимости выпускаемых ВС;

- к повышению качества выпускаемых ВС.

Рассмотрим возможные эффекты от совершенствования налоговой политики, а именно от отмены НДС (или введения ставки НДС равной 0%).

Экономическая эффективность для авиакомпаний:

- значительное увеличение темпов роста авиаперевозок;

- значительное увеличение свободных денежных потоков и инвестиционных возможностей;

- значительное снижение эксплуатационных расходов вследствие модернизации парка: при надлежащей интенсивности эксплуатации современные ВС с их топливной экономичностью имеют меньшие эксплуатационные расходы в расчете на пассажирокилометр;

- решение проблемы внутриотраслевой инфляции, одной из причин которой является дефицит самолетов.

Эффективность для экономики России:

Активное развитие авиаперевозок обеспечит не только возрождение массового производства отечественных гражданских самолетов, но будет иметь и другие положительные эффекты для экономики России в целом:

- развитие межрегиональных и международных экономических и культурных связей;

- ускорение экономического роста отдаленных регионов России;

- повышение доступности авиаперевозок для населения;

- развитие туризма;

- развитие сети аэропортов России, вовлечение России в глобальную транспортную систему.

Социальная эффективность:

- решение проблемы безработицы: воздушный транспорт обладает потенциалом создания новых рабочих мест с относительно высокой заработной платой и, по крайней мере, отчасти обеспечит занятость в сфере более высоких технологий;

- повышение квалификации: часть денежных средств может быть направлена авиакомпаниями на повышение квалификации десятков тысяч пилотов, механиков и коммерческих специалистов и обучение новых сотрудников разных специальностей.

Таким образом, авиационная отрасль внесет серьезный вклад в решение задачи удвоения ВВП, повышения качества жизни населения России.

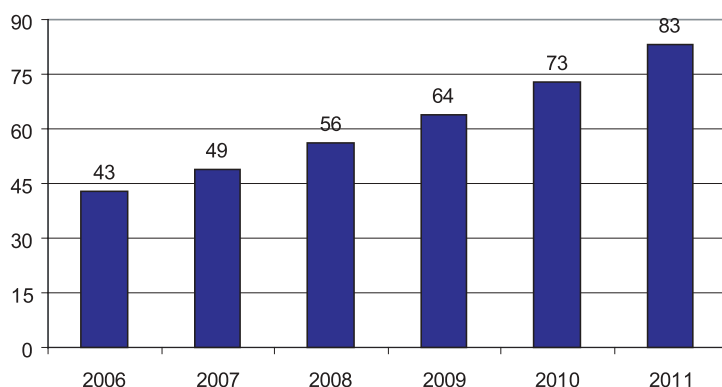


Рис. 3. Прогноз пассажирооборота на ВВЛ на 2007–2011 гг., млрд. пкм

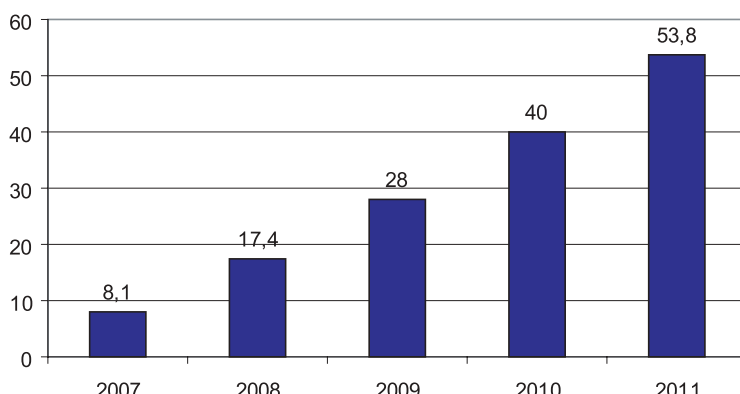


Рис. 4. Дополнительные инвестиционные возможности авиакомпаний на 2007–2011 гг., млрд. руб. (нарастающим итогом)