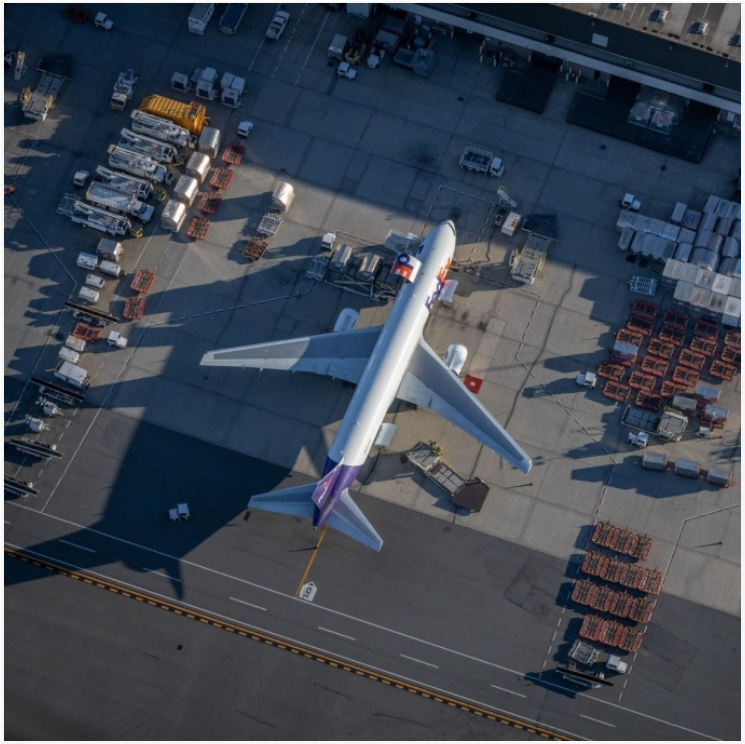


22.06.2026

Самолёт — хорошо, а олени — лучше: что происходит с ценами на авиабилеты в мире и в России

Ситуация с заблокированным Ормузским проливом подтвердила уязвимость рынка пассажирских авиаперевозок перед лицом глобального сырьевого кризиса, который продолжает разворачиваться. Из-за дефицита и, соответственно, подорожания горючего, авиакомпании по всему миру повысили цены на билеты в среднем на 25% и отменили тысячи рейсов. На России топливный фактор практически не отразился, но стоимость авиабилетов для её граждан тоже будет расти — по другим причинам.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта, к началу мая мировые цены на авиакеросин увеличились вдвое: с февральских $85-90 за баррель до $184. На фоне этого более 40 авиакомпаний, по подсчетам Reuters, объявили о сокращении лётной программы. Из крупнейших, например, Air France-KLM в ближайшие месяцы убирает из расписания 160 рейсов. По словам Эда Бастиана, гендиректора знаменитой американской Delta Air Lines, из-за подорожавшего топлива их расходы в марте выросли на $400 млн.

Перевозчики агрессивно пересматривают ценовую политику: по информации консалтинговой компании Taneo, самые дешёвые билеты эконом-класса уже подорожали на 24% к среднему показателю 2025 года. Особенно не поздоровилось пассажирам, которые летают между континентами: сегодня, например, за путешествие из Лондона в Мельбурн и Гонконг приходится платить на 70% больше, чем до начала событий вокруг Ирана.

Спасительный демпфер

Для России угрозы дефицита авиатоплива нет, поскольку она является одним из крупнейших производителей нефтепродуктов. Согласно последней доступной статистике, в 2024 году выпуск керосина составил 11,4 млн тонн, из которых на экспорт ушло около 1,5 млн тонн. Остальное купили авиакомпании.

В марте-апреле текущего года, за время войны в Персидском заливе, котировки керосина на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже выросли примерно на 11%, или до 81-82 тысяч рублей за тонну, при текущих мировых котировках в $1,5 тысячи за тонну. Однако высокая стоимость топлива на рынке не означает, что авиакомпании платят именно такую цену: они получают огромную компенсацию из федеральной казны в виде демпфера.

«Конечно, когда на биржах цены идут вверх, у нефтяников на фоне этого тренда возникает естественное желание переориентировать потоки на экспорт, — говорит глава аналитического агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. — Но в таком случае, напомню, включается механизм так называемого топливного демпфера, который позволяет за счёт средств федерального бюджета компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на приобретение авиатоплива. Так что и в 2026 году они защищены от ценовой волатильности. Если говорить о внутренних перевозках, цены традиционно (разве что за исключением ковидного 2020 года) растут в связи с переходом к высокому сезону: на майские праздники, в июле и августе они практически всегда выше, чем в феврале и марте. Соответственно, никакого опережающего роста по сравнению с умеренными тенденциями предыдущих лет мы сейчас не наблюдаем».

Иное дело — международные маршруты: там отечественным авиакомпаниям в любом случае придётся заложить дополнительные расходы в стоимость билета, если в той или иной стране повысились топливные сборы. Например, в аэропортах Египта они выросли с $1,3 тысячи до $1,5 тысячи за тонну. Соответственно, для россиян перелёт в эту страну будет обходиться впредь дороже. Что касается мировой гражданской авиации, конечно, ближневосточные события не могли не повлиять на её состояние. Во-первых, были введены ограничения на использование воздушного пространства (в целях облёта опасных зон), которые затронули в том числе Объединённые Арабские Эмираты. Ряд транзитных маршрутов, проходивших через регион, встал, и авиакомпаниям пришлось осуществлять их севернее. Итог — удлинение логистики и дополнительные расходы. Во-вторых, рассуждает эксперт, цены на нефть существенно

выросли на фоне перекрытия Ираном Ормузского пролива, а также вывода Исламской Республикой из строя многих ближневосточных нефтяных и газовых месторождений и терминалов по обработке сырья.

Как правило, отмечает Пантелеев, авиационное топливо дорожает более быстрыми темпами, чем сырая нефть. И дефицит формируется тоже быстрее. Перевозчикам приходится оперативно сокращать частоту рейсов, а в каких-то случаях и вовсе отказываться от полетов по тем или иным направлениям, даже не затронутым боевыми действиями.

Под ударом международные направления

«Отмена сотен рейсов и пересмотр тарифов — это не просто реакция «на всякий случай», а вынужденная мера: для иностранных перевозчиков топливо остаётся одной из ключевых статей расходов, и любая волатильность на нефтяном рынке сразу же отражается на экономике перелётов, — рассуждает основатель агентства по управлению рисками «Секвойя Групп» Максим Гмыря. — Причём этот процесс не начался вчера: стоимость авиакеросина для них растёт уже продолжительное время, и компании пытаются компенсировать это разными способами, вплоть до оптимизации маршрутов и сокращения операционной активности. Авиация — это та отрасль, где маржинальность у ряда игроков, особенно у лоукостеров, и так находится на минимальных уровнях. Именно они первыми начинают пересматривать цены, сокращать частоту рейсов, убирать менее загруженные направления и искать способы повысить заполняемость. По сути, авиакомпании действуют по уже знакомому сценарию: после пандемии у них сформировался определённый опыт прохождения кризисов, и сейчас он снова используется, пусть причины и другие».

Российские авиакомпании менее чувствительны к таким колебаниям, и здесь важную роль играет позиция государства. Уже обсуждаются меры по контролю внутренних цен на топливо, причем не только авиационное, а в целом по рынку. Это делается для того, чтобы рост логистических издержек не разгонял инфляцию по всей экономике. Поэтому реакция будет, но более плавная: амплитуда изменений ниже, а сами эффекты растянуты во времени. Что касается цен на билеты, определённая коррекция неизбежна, особенно на внешних направлениях, где добавляется важный, причем дорогостоящий фактор: необходимость заправки за рубежом. По словам Максима Гмыри, могут также быть ограничения по маршрутам, когда приходится выстраивать перелёты с расчётом на один бак. Это усложняет экономику рейсов и ограничивает гибкость перевозчиков. Однако внутри России ожидать резкого скачка не стоит.

«Мировые перевозчики уже перестраиваются: SAS режет сотни рейсов, Hong Kong Airlines подняла топливные надбавки

на 35%, схожие решения принимают Air India и United, — говорит глава финтех-платформы SharesPro Денис Астафьев. — При резко подорожавшем топливе выгоднее летать меньше, но с полными самолётами, чем гонять полупустые борта в надежде собрать пассажиров на дешёвых билетах. Маржинальность перевозки в последнем случае окажется ещё хуже. Так что сокращение частоты рейсов — рациональная реакция рынка».

Для российских авиакомпаний ситуация по-настоящему острая только на международных направлениях. Там топливный сбор уже вырос: Nordwind и Azur Air подняли его до 50–60 евро, на турецких курортах — до 75–85 евро в одну сторону. Рейсов станет меньше, особенно точечных, вроде тех, что летали в Эмираты. Пассажиропоток на этом направлении и без того просел, а при выросших операционных расходах держать частое расписание просто нерентабельно. По словам Астафьева, внутренние маршруты ощутят давление значительно слабее: российский авиакеросин ценообразуется по своей логике, плюс работает топливный демпфер, покрывающий 65% закупаемого объёма. Билеты подорожают, но умеренно; внутренняя авиация продолжит функционировать в прежнем ритме.



Загрузка рейсов почти на максимуме

По оценке зампреда комитета Госдумы по туризму Сергея Кривоносова, в 2026 году стоимость внутренних авиаперелётов вырастет в среднем на 5–7%, а по отдельным направлениям — до 10–15% в периоды высокого спроса. Между тем, поскольку этот рынок крайне неоднороден и специфичен в масштабах такой огромной страны, как Россия, «средняя температура» не отражает реальной ситуации для каждого отдельного пассажира. Эксперты предупреждают: для многих маршрутов, особенно дальних, итоговые цифры могут оказаться вдвое выше прогнозных. Известно, что в 2025 году тарифы увеличились на 10,5%, при этом прибыль авиакомпаний упала более чем на 30%, а авиапарк сократился.

«5–7% — это “нижняя граница оптимистичного сценария”, — говорит ведущий аналитик «АМаркетс» Игорь Расторгуев. — На туристических и малоконкурентных маршрутах это уже, скорее, 10–14%. Причины лежат на поверхности: во-первых, дорогое топливо; механизм топливного демпфера не в полной мере компенсирует растущую себестоимость рейсов. Во-вторых, ограниченность авиапарка: по данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в 2025 году российские авиакомпании потеряли несколько десятков бортов, досрочно выведенных из эксплуатации из-за поломок и недоступности запчастей: сказываются санкции и уход из России двух основных мировых поставщиков — Boeing и Airbus. Быстро восполнить этот дефицит невозможно, загрузка рейсов уже близка к максимуму: почти 90%. В-третьих, рост затрат на обслуживание самолетов и изменение логистики, что также увеличивает издержки».

Но ключевым фактором, по словам Расторгуева, является перераспределение ёмкости рынка. Перевозчики объективно уходят туда, где выше маржа, а она сегодня явно выше на международных направлениях. В итоге внутренние маршруты теряют доступные места, а значит, оставшиеся билеты дорожают. Эта тенденция особенно болезненна для регионов, прежде всего, территорий Сибири и Дальнего Востока, где нет скоростной железной дороги, и где самолёт — не роскошь, а безальтернативное транспортное средство.

Эксперты сходятся во мнении: государство пытается сгладить непростую ситуацию. В частности, число субсидируемых направлений уже превысило 300. Но проблема как раз в адресности мер, которые охватывают лишь часть пассажиров: льготные категории или жителей отдельных регионов. Для остальных существует чисто рыночная реальность: или плати за билеты больше, или сиди дома. Дополнительное давление создают и общие тренды во внутреннем туризме; в 2025 году цены на размещение в гостиницах в РФ выросли более чем на 9%. Авиабилеты дорожают не в вакууме, а в связке с отелями, инфраструктурными сборами и другими расходами…

Александр Ларин.