

УДК 336.648.8

**РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАКОМПАНИЙ В
РАЗВИТИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ.****Афанасьева Оксана Николаевна,**

доктор экономических наук,
профессор кафедры финансов и валютно-кредитных отношений
ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического
развития Российской Федерации»
ВАВТ Минэкономразвития России,
ORCID ID: orcid.org/0000-0001-8949-2117
o.afanasyeva@vavt.ru

Степанченко Наталья Николаевна,

студент бакалавриата,
Факультет экономистов-международников
ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического
развития Российской Федерации»
ВАВТ Минэкономразвития России,
n.stepanchenko@yandex.ru

Аннотация

В статье рассмотрена роль государственного субсидирования авиакомпаний в развитии гражданской авиации в России. Представлен порядок предоставления субсидий российским авиакомпаниям, проанализированы показатели, отражающие динамику субсидирования авиакомпаний за последние 6 лет и их влияния на сферу гражданской авиации в России.

Ключевые слова: государственные субсидии, субсидирование, авиакомпании, государственная поддержка, авиаперевозчик.

**THE ROLE OF STATE SUBSIDIZATION OF AIRLINES IN THE
DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION IN RUSSIA****Afanasyeva Oksana Nikolayevna**

Doctor of Economics,
Professor of the Department of Finance and Monetary Relations,
Russian Foreign Trade Academy
Ministry of Economic Development of the Russian Federation
Moscow, Russia

Stepanchenko Natalia Nikolayevna

Bachelor's student of the Faculty of International Economics
Russian Foreign Trade Academy
Ministry of Economic Development of the Russian Federation
Moscow, Russia

ABSTRACT

The article considers the role of state subsidization of airlines in the development of civil aviation in Russia. The order of granting subsidies to Russian airlines is presented, the indicators reflecting the dynamics of airline subsidies for the last 6 years and their influence on the sphere of civil aviation in Russia are analyzed.

Keywords: state subsidies, subsidizing, airlines, state support, air carrier.

Гражданская авиация играет огромную роль в развитии экономики любого государства. Она является важнейшим компонентом транспортной системы и позволяет быстро и надежно перемещать трудовые ресурсы, благодаря чему обеспечивается стабильное функционирование экономики, происходит перераспределение производственных сил в стране, повышается производственная эффективность и развиваются международные экономические отношения. Это является особенно актуальным для России, так как ее территория обширна, а также имеются труднодоступные районы, до которых невозможно добраться иными видами транспорта [1, 2].

Для того, чтобы решить несколько проблем, таких как растущая стоимость билетов, низкая доходность авиакомпаний и недостаточно высокий спрос среди населения, которые тормозят развитие авиасообщения и связей между регионами, государство выделяет специальные субсидии для авиакомпаний.

Субсидия - это вид государственной финансовой поддержки юридических или физических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, при которой государство или муниципалитет частично, или полностью покрывает расходы на определённые товары, услуги или мероприятия [3, 4].

Государственные субсидии включают в себя субсидии федерального и регионального уровня. Порядок выдачи субсидий на разных уровнях регулируется постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242 [5] или региональными нормативно-правовыми актами соответственно.

Порядок предоставления субсидий российским авиакомпаниям

Чтобы авиакомпания смогла получить финансовую поддержку от государства в форме субсидии, ее представители должны подать заявку на Портале Государственной Финансовой Поддержки, предоставив ключевые документы.

Подача заявки на получение авиакомпанией субсидии является одной из форм осуществления финансового риск-менеджмента авиакомпании. Участвуя в отборе, представители авиакомпании стремятся снизить риски, связанные с потерей финансовых ресурсов, в том числе и риск ликвидности, часто возникающий в кризисные периоды, когда авиакомпания не может в полной мере обеспечить исполнение своих обязательств и может получать убытки [6].

После подачи заявки компании необходимо пройти отбор на возмещение расходов. Если авиакомпания благополучно проходит отбор, то государство предоставляет субсидирование из государственного бюджета [5].

Каждая авиакомпания, претендующая на получение субсидии, определяет список конкретных рейсов, для осуществления которых требуется дополнительное финансирование. Обычно это те рейсы, которые являются экономически эффективными, и могут приносить прибыль, окупая затраты, в том числе компенсированные государством.

При выполнении авиарейсов по субсидированным маршрутам оценка эффективности авиарейсов должна выполняться в рамках конкретного нормативно-правового акта, в соответствии с которым осуществляется субсидирование [7].

Для оценки эффективности таких рейсов существует список показателей (Таблица 1) [8]:

Таблица 1 – Показатели ожидаемой эффективности потенциально субсидируемого рейса

Показатели анализа ожидаемой эффективности выполнения рейсов		
№	Показатель	Единица измерения
1	Тип воздушного судна	-
2	Количество кресел	Шт.
3	Протяженность маршрута	Км
4	Загрузка	%
5	Прогнозируема загрузка на 1 парный рейс (в сторону отправления и обратно)	Чел.
6	Пассажирский тариф в одну сторону (экономически обоснованный)	Руб./пасс
7	Специальный тариф в одну сторону	Руб./пасс
8	Расчетные расходы (туда-обратно)	Руб.
9	Расчетные доходы (туда-обратно), в т. ч.	Руб.
9.1	Пассажирская выручка	
9.2	Субсидия, предоставляемая из:	
9.2.1	Федерального бюджета	
9.2.2	Регионального бюджета	
10	Ожидаемый финансовый результат на 1 рейс	Руб.

Анализ динамики государственной поддержки российских авиакомпаний

Рассматривая динамику государственного субсидирования авиакомпаний за последние 6 лет (рисунок 1), можно заметить колоссальную разницу между выделенными финансовыми ресурсами из федерального бюджета РФ для субсидирования авиакомпаний в 2019 и 2020 году – сумма субсидий увеличилась более, чем в 6 раз. Такое резкое увеличение масштабов господдержки связано с кризисной ситуацией, которая была вызвана пандемией COVID-19 в 2020 году, сопровождаемой снижением пассажиропотока на внутренних рейсах почти на 17 млн. пассажиров (рисунок 2). 13 мая 2020 года Постановлением Правительства РФ №661 российским авиакомпаниям из федерального бюджета были предоставлены субсидии на частичную компенсацию расходов в суммарном количестве 23,4 млрд рублей [9, 10].

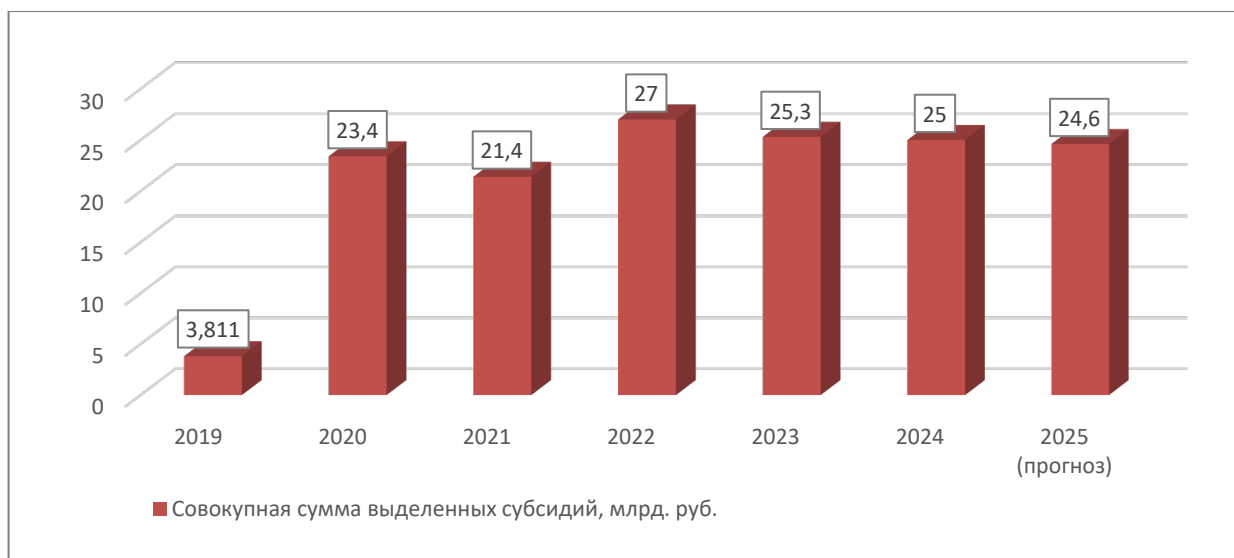


Рис. 1 – Динамика субсидирования авиакомпаний в РФ, 2019-2025 гг.

Источник: Министерство Транспорта РФ (Росавиация) - <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-subsidirovanie/>

Саму субсидию авиакомпании могли потратить на зарплаты авиационному персоналу (не менее 60 % от общего объёма субсидии), лизинговые платежи (не более 30 % от общего объёма), оплату стоянки воздушных судов (не более 10 % от общего объёма), а также на операционную деятельность и содержание имущества [11].

Таким образом, при выделении субсидий авиакомпании во время кризиса, на нее ложатся обязательства по сохранению численности рабочих мест. Это грамотный подход с точки зрения выгоды для авиакомпании, так как при отказе от сохранения числа сотрудников и сокращении штата без субсидий авиакомпания будет нести гораздо большие издержки, чем сохраняя количество сотрудников с помощью от государства [12].

Такое решение правительства помогло авиаперевозчикам начать выход из затруднительного положения, а также простимулировало увеличение пассажиропотока на гражданских рейсах на 31 млн. человек к следующему году (рисунок 2) за счет снижения стоимости авиабилетов.

В 2021 году произошло снижение суммы выделенных государством субсидий на 2 млрд. рублей (рисунок 1). Это связано с восстановлением экономической ситуации в стране после пандемии, и увеличением пассажиропотока.

Однако, в 2022 году этот показатель количества средств субсидирования увеличился на 4,6 млрд. рублей, что было вызвано увеличением потребности отечественных авиакомпаний в государственной поддержке в связи с примененными санкциями после начала российской СВО, а также новым снижением пассажиропотока. Правительство регулировало выдачу субсидий согласно постановлению Правительства РФ от 27 апреля 2022 г. № 761 [13].

В условиях санкций государственная помощь авиаперевозчикам стала главным условием поддержания эффективной деятельности российской пассажирской авиации [14].

Однако уже со следующего года наблюдается снижение масштабов субсидирования, которое так же учитывается в прогнозе на 2025 год. Таким образом, спрос авиакомпаний на государственную поддержку в форме субсидий постепенно снижается за счет восстановления экономики страны и увеличения пассажиропотока после 2020 и 2022 года соответственно.



Рис. 2 – Динамика пассажиропотока на внутренних рейсах в РФ, 2019-2024 гг.

Источник: Министерство Транспорта РФ (Росавиация)

<https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-dannie/>

Влияние субсидий на доход авиаперевозчика

Для анализа влияния субсидирования на доходы авиакомпаний в качестве базисной авиакомпании рассмотрен крупнейший авиаперевозчик в России – ПАО «Аэрофлот».

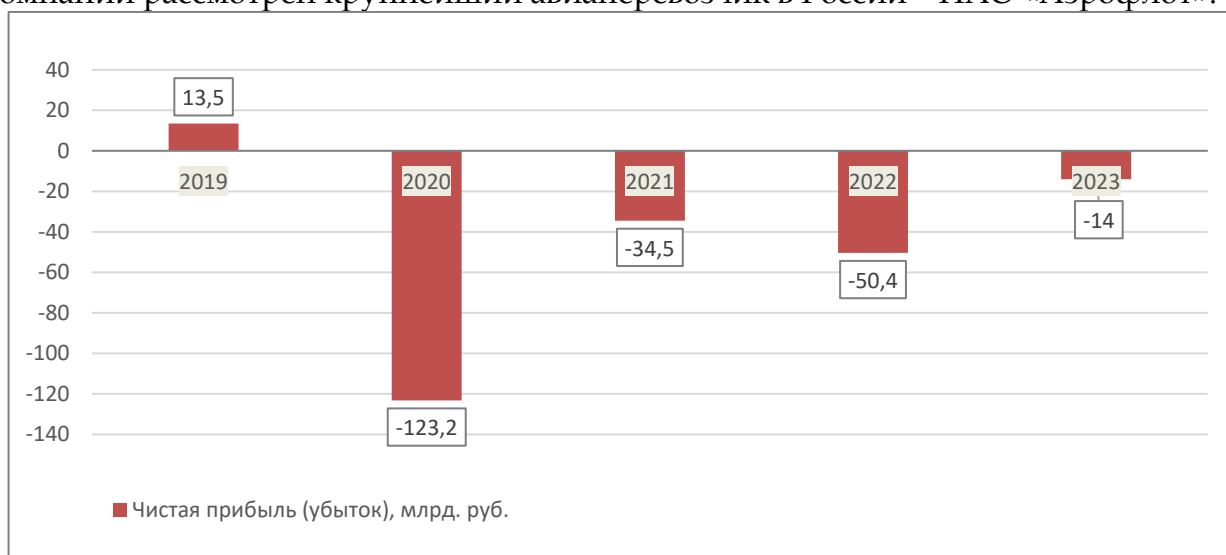


Рис. 3 - Динамика чистой прибыли ПАО "Аэрофлот", 2019-2023 гг.

Источник: ПАО «Аэрофлот» - <https://ir.aeroflot.ru/ru/company-overview/traffic-and-financial-highlights/>

Сопоставив показатели чистой прибыли ПАО «Аэрофлот» (рисунок 3) с количеством выделяемых средств господдержки и количеством пассажиропотока, можно выделить закономерность:

Каждый из двух кризисных годов (2020 и 2022), которые были сопряжены с резким увеличением субсидирования (рисунок 1) и снижением пассажиропотока (рисунок 2), отмечен наиболее убыточным за последние 6 лет (рисунок 3).

Однако 2021 и 2023 годы показывают значительное сокращение убытка в 3-4 раза (рисунок 3), что отражает позитивное влияние субсидий, выделенных перевозчику за предыдущие (2020 и 2022) годы соответственно.

Оценивая влияние субсидий на отрасль гражданской авиации, важно также учитывать то, что эффективность программ субсидирования не подлежала экспертной оценке по всем показателям [15].

Степень покрытия необходимых для выполнения рейсов расходов составляет в среднем 72% для регионов с умеренным уровнем расходов и 42% для регионов с повышенным уровнем расходов на перевозку [16].

Таким образом, субсидии для авиаперевозчиков не являются идеальным средством для поддержки отечественных авиационных компаний, и не могут в полной мере избавить отрасль от экономических проблем.

Выводы

Государственные субсидии авиакомпаниям играют большую роль в развитии российской гражданской авиации. Хотя они не являются максимально эффективной мерой, данные субсидии оказывает положительное влияние на доходность авиаперевозчиков, сокращая их расходы на перелеты по некоторым маршрутам внутренних рейсов, тем самым увеличивая прибыль или уменьшая убытки, что особенно важно в период экономического спада. Субсидии, выделяемые авиаперевозчику, также влияют на благосостояние граждан, пользующихся услугами авиаперевозчиков, так как субсидирование способствует снижению стоимости авиабилетов, в результате чего потребители могут покупать билеты чаще без увеличения своего реального дохода. Также благодаря снижению стоимости растет спрос среди населения на авиаперелеты, в результате чего происходит увеличение пассажиропотока. Соответственно, государственное субсидирование российских авиакомпаний повышает их доходность, а также увеличивает спрос на авиаперелеты среди граждан РФ. Следовательно, субсидирование авиакомпаний стимулирует развитие гражданской авиации в России.

Список литературы:

1. Горбунов В.П., Рухлинский В.М. Анализ практики и перспективы государственной поддержки региональной авиации при решении стратегических инфраструктурных проектов// Качество и жизнь. - 2022. - №3. - С.46-52.
2. Гудков А.А., Паничев В.С. Субсидирование внутренних авиаперевозок на основе зарубежного опыта// Сборник материалов международной научно-практической конференции "Концепция учетно-налоговой системы формирования стоимости инновационного продукта". Орел: Орловский Государственный Университет имени И.С. Тургенева. - 2018. - С.142-146.
3. Провалинский Д.И. Субсидии в современном российском праве (понятие, признаки, виды)// Право и государство: теория и практика. - 2019. - №10. - С.53-56.
4. Бюджетный кодекс Российской Федерации. Статья 78. Предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам. - 31.07.1998.
5. Постановление Правительства РФ №1242. "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети". - 25.12.2013.
6. Смирнов А.И., Лубенец Р.В., Афанасьева О.Н. Особенности риск-менеджмента в области финансовых рисков российских авиакомпаний// Universum: экономика и юриспруденция. - 2022. - №12-1. - С.20-24.

7. Гущина А.С. Сравнение российского и зарубежного опыта субсидирования авиаперевозок// Вектор экономики. – 2017. – №3. – С.10.
8. Скипин Д.Л., Гущина А.С. Методика оценки эффективности субсидируемых авиаперевозок как основа принятия обоснованных управленческих решений// Вестник Пермского Университета. Серия: Экономика. – 2018. – Том 13. – №4. – С.638-653.
9. Постановление Правительства РФ № 661. "О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов таких авиакомпаний в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок вследствие распространения новой коронавирусной инфекции". – 13.05.2020.
10. Васильев С.С. Государственная поддержка авиакомпаний в условиях пандемии новой коронавирусной инфекции COVID-19 в России и за рубежом: сравнительно-правовой анализ// Сборник статей по результатам международной научно-практической конференции "Юридическая деятельность в условиях цифровизации". Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал». – 2021. – С.76-90.
11. Матюха С.В. Экономические меры государственной поддержки пассажирских авиаперевозок в условиях кризисов// Транспортное дело России. – 2022. – №2. – С.188-191.
12. Киреева А.В., Комарницкая А.Н. Субсидии как универсальная форма государственной поддержки компаний реального сектора: основания предоставления// Финансы и управление. – 2020. – №1. – С.72-80.
13. Постановление Правительства РФ № 761. "Об утверждении Правил предоставления в 2022 году субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям для возмещения операционных расходов на осуществление перевозок по внутренним воздушным линиям в условиях внешнего санкционного воздействия". – 27.04.2022.
14. Мелимерова Н.М., Леонтьева Ж.Г. Субсидии авиакомпаниям: применение международного опыта в российской авиации// Вестник Городнееского Государственного Университета имени Янки Купалы. Серия 5. Экономика. Социология. Биология. – 2024. – Том 14. – №1. – С.33-42.
15. Мелимерова Н.М., Леонтьева Ж.Г. Актуальные проблемы учета субсидий авиакомпаниям в условиях новых вызовов// Вестник Дагестанского Государственного Университета. Серия 3: Общественные науки. – 2023. – Том 38. – №2. – С.34-39.
16. Фридлянд А.А., Кулешова Ю.Л. Развитие региональных воздушных перевозок в России и совершенствование механизмов их субсидирования// Транспортное дело России. – 2019. – №2. – С.167-171.

References:

1. Gorbunov V.P., Rukhlinsky V.M. Analysis of practices and prospects of state support for regional aviation in addressing strategic infrastructure projects/ *Quality and Life*. – 2022. – No.3. – P. 46-52.
2. Gudkov A.A., Panichev V.S. Subsidizing of domestic air transportation on the basis of foreign experience/ *Orel State University*. – 2018. – P. 142-146.
3. Provalinsky D.I. Subsidies in modern Russian law (concept, signs, types)/ *Law and the State: theory and practice*. – 2019. – No.10. – P.53-56.
4. The Budget Code of the Russian Federation. Article 78. Providing subsidies to legal entities (with the exception of subsidies to state (municipal) institutions), individual entrepreneurs, and individuals. – 31.07.1998.
5. Resolution of the Government of the Russian Federation No.1242. On providing subsidies from the federal budget to air transport organizations for the implementation of regional passenger air transportation in the territory of the Russian Federation and the formation of a regional route network. – 25.12.2013.
6. Smirnov A.I., Lubenets R.V., Afanasyeva O.N. Features of risk management in the field of financial risks of Russian airlines// *Universum: economics and law*. – 2022. – No.12-1. – P.20-24.
7. Guschina A.S. Comparison of Russian and foreign experience of air transport subsidizing // *The vector of the economy*. – 2017. – No.3. – P.10.
8. Skipin D.L., Gushchina A.S. Techniques for efficiency assessment of subsidized AIR transportation as the basis for reasoned management decisions// *Perm University Herald. Series: Economics*. – 2018. – Vol. 13. – No.4. – P.638-653.
9. Resolution of the Government of the Russian Federation No.661. On provision of subsidies from the federal budget to Russian airlines in 2020 for partial compensation of expenses due to a decrease in revenues of such airlines as a result of a drop in passenger air traffic due to the spread of a new coronavirus infection. – 13.05.2020.
10. Vasiliev S.S. State support for airlines in the context of the pandemic of the new coronavirus infection COVID-19 in Russia and abroad: comparative legal analysis // *Collection of articles based on the results of the international scientific and practical conference: Legal activity in the context of digitalization*. Simferopol: Limited liability company «Publishing Printing House Arial». – 2021. – P.76-90.
11. Matyukha S.V. Economic measures of state support for passenger AIR transportation in times of crisis// *Transport business in Russia*. – 2022. – No.2. – P.188-191.
12. Kireeva A.V., Komarnitskaya A.N. Subsidies as a universal form of government support of companies in the real sector: grounds for provision// *Finance and Management*. – 2020. – No.1. – P.72-80.
13. Resolution of the Government of the Russian Federation No.761. On Approval of the Rules for Granting subsidies from the federal budget to Russian airlines in 2022 to reimburse operating costs for domestic air transportation in the face of external sanctions. – 27.04.2022.

14. Melimerova N.M., Leontyeva Zh.G. Subsidies to airlines: use of international experience in Russian aviation// Yanka Kupala Grodno State University Herald. Series 5. Economics. Sociology. Biology. – 2024. – Vol. 14. – No.1. – P.33-42.
15. Melimerova N.M., Leontyeva Zh.G. The issue of records of subsidies to airlines under new challenges// Dagestan State University Herald. Series 3: Social Sciences. – 2023. – Vol. 38. – No.2. – P.34-39.
16. Fridlyand A.A., Kuleshova J.L. Development of regional air transportation in Russia and improvement of their subsidization mechanisms// Transport business in Russia. – 2019. – No.2. – P.167-171.