

УДК 338.22

***СРАВНЕНИЕ РОССИЙСКОГО И ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА  
СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК***

***Гущина А.С.,***

*магистрант*

*ФГАО ВО «Тюменский государственный университет»,*

*г. Тюмень, Россия*

**Аннотация:** В статье рассмотрены механизмы субсидирования авиаперевозок в России и за рубежом. Рассмотрена нормативно-правовая база субсидирования авиаперевозок в России на различных уровнях. В ходе исследования выявлено сходства механизмов государственной поддержки авиакомпаний и аэропортовой деятельности в России и других странах, таких как США, Канада, Норвегия.

**Ключевые слова:** субсидирование авиаперевозок, государственная поддержка авиакомпаний, авиасообщение, экономика гражданской авиации, механизмы субсидирования.

***COMPARISON OF RUSSIAN AND FOREIGN EXPERIENCE OF AIR  
TRANSPORT SUBSIDING***

***Guschina A.S.***

*graduate student*

*Tyumen State University*

*Tyumen, Russia*

**Abstract:** The article considers the mechanisms of subsidizing air transportation in Russia and abroad. In this paper author research the regulatory and legal database on air transport transfers in Russia. The author found similarity in the mechanisms of

state support for airlines and airport activities in Russia and other countries, such as the USA, Canada, Norway.

**Keywords:** subsidizing of air transportation, state support of airlines, air communication, economy of civil aviation, subsidy mechanisms.

Развитие транспортной сети в стране является важнейшим инструментом повышения экономического потенциала страны. Транспорт позволяет обеспечивать стабильное функционирование экономики, перераспределение производственных сил в стране, повышение эффективности производства, а также развитие международных экономических отношений.

Согласно статистике темпы роста популярности авиатранспорта выше, чем автотранспорта, что обуславливается все большим расширением географии путешествий и существующей устойчивой тенденцией к сокращению сроков путешествия в пользу их частоты (рост краткосрочных туров на дальние расстояния).[3, с. 137] Особенности экономико-географического положения страны, её масштабы, а также расположение экономически значимых объектах в отдаленных районах обуславливает развития авиасообщения в Российской Федерации. На сегодняшний день воздушный транспорт является наиболее динамично развивающейся отраслей мирового хозяйства. Несмотря на удобство авиаперевозок, данный вид транспорт нельзя назвать доступным из-за высоких цен на авиабилеты. В связи с этим, государство начинает использовать различные механизмы стимулирования спроса на авиаперевозки. Одним из таких механизмов является субсидирование.

Субсидирование – это предоставление при определенных условиях производителям конкретного вида товара за счет средств государственного бюджета денежных ассигнований для компенсации потерь и увеличения доходов от реализации их продукции по ценам, не покрывающим издержки производства и не приносящим определенного размера прибыли.[10] Ключевой целью субсидирования авиаперевозок является повышение услуг авиакомпаний и развитие авиасообщений в стране. Низкая эффективность рейсов, связанная с

низким пассажиропотоком и высокой себестоимостью рейсов на авиалиниях, обслуживающих удаленные малонаселенные пункты, обуславливает потребности авиаперевозчиков в субсидировании ряда маршрутов. В связи с этим можно сказать о том, что государственная поддержка авиасообщения является неотъемлемой частью развития страны.

Программа субсидирования авиаперевозок на территории Российской Федерации действует с начала 2000-х годов. В связи с тем, что такой механизм поддержки является новым для авиакомпаний и правительства страны, изучение зарубежного опыта предоставления субсидий на авиаперевозки является актуальным.

Разработка нормативно-правовых актов в области субсидирования авиаперевозок, в первую очередь, направлена на исключение транспортной дискриминации населения удаленных пунктов и обеспечения ему того же уровня гражданских прав и возможности, как и у других жителей страны. [1, с. 31] Помимо этого, развитие авиасообщения в стране позволяет стимулировать туристические потоки, торговые связи, промышленность.

Регулирование поддержки авиационной деятельности производится на различных уровнях власти – от федерального до местного. Так, к примеру, на федеральном уровне субсидирование перевозок регулируется постановлениями Правительства Российской Федерации. При выполнении авиарейсов по субсидированным маршрутам оценка эффективности авиарейсов должна выполняться в рамках конкретного нормативно-правового акта, в соответствии с которым осуществляется субсидирование или софинансирование. Так, в соответствии с Постановлением Правительства №1242 от 25.12.2013 г. «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации» под комплексным показателем эффективности субсидирования предельного/фактического пассажирооборота понимается частное, полученное

в результате деления размера предоставляемой субсидии на предельный/фактический пассажирооборот. Соответственно, при составлении заявки на предоставлении субсидии в рамках данного Постановления Правительства, авиаперевозчик обязан рассчитать комплексный показатель эффективности субсидирования предельного/фактического пассажирооборота. Данное постановление предполагает предоставление субсидии на условии софинансирования, согласно которому часть средств предоставляется из федерального бюджета, часть – из региональных бюджетов.[4] При этом, за период 2014-2016 годов субсидирование предоставлялось при софинансирование регионов в соотношении 60% и 40% из федерального и регионального бюджета соответственно. С 2017 года субсидирование в рамках вышеуказанного постановления правительства осуществляется при поддержке регионов в размере 50% от общей суммы субсидии на тот или иной маршрут.

Помимо этого, программу субсидирования авиаперевозок из федерального бюджета регулирует Постановление Правительства №1095 от 29.12.2009 г. «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении», который устанавливает порядок и условия предоставления субсидий организациям воздушного транспорта, осуществляющим воздушные перевозки пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении воздушными судами в салонах экономического класса в определенном период и по утвержденным маршрутам.[5]

Постановление Правительства №1321 от 17.12.2012 г. «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров из г. Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении» устанавливает порядок и условия предоставления из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта, осуществляющим воздушные перевозки пассажиров из г. Калининграда в

европейскую часть страны и в обратном направлении воздушными судами в салонах экономического класса по утвержденным маршрутам и в утвержденным период.[6]

Постановление Правительства №388 от 29.04.2014 г. «О предоставлении из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров в г. Симферополь и в обратном направлении» устанавливает порядок и условия предоставления из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта, осуществляющим воздушные перевозки пассажиров в г. Симферополь и в обратном направлении воздушными судами в салонах экономического класса по утвержденным маршрутам и в утвержденным период. [7] Все вышеперечисленные нормативно-правовые акты регулируют порядок предоставления субсидий из федерального бюджета, определяет права и обязанности сторон, условия предоставления субсидии. Субсидия предоставляется на каждого перевезенного пассажира по специальному тарифу ежемесячно в пределах бюджетных ассигнований. При этом размер специального тарифа, установленный авиакомпанией, не должен превышать размера субсидии на одного пассажира в одном направлении.

Примером регионального регулирования субсидирования авиаперевозок может служить постановления Правительства Тюменской области №23-5 от 02.02.2016 г. Данное постановление регулирует условие и порядок предоставления субсидий авиационным перевозчикам на осуществление воздушных перевозок пассажиров и багажа воздушными судами по субсидируемым маршрутам по специальным тарифам. В соответствии с данным постановлениями получателями субсидии являются авиакомпании, готовые выполнять авиаперевозки, в которых аэропортом отправления или назначения является Тюмень (Рошино). [8] Таким образом, бюджет Тюменской области возмещает авиакомпаниям часть затрат на авиаперевозку.

Низкий пассажиропоток, высокие тарифы на аэропортовое и наземное обслуживание в удаленных и малонаселенных пунктах обуславливает

потребность в поддержке аэропортов. В связи с этим существуют нормативно-правовые акты, направленные на поддержание малых аэропортов, находящихся в отдаленных районах. Примером такого нормативно-правового акта может служить постановление Правительства ХМАО-Югры от 09.10.2013 г. №418-п. Указанное постановление представляет государственную программу ХМАО-Югры «Развитие транспортной сети ХМАО-Югры на 2016-2020 годы». В соответствии с данным постановлением часть затрат на аэропортовое и наземное обслуживание подлежат субсидированию за счет средств бюджета автономного округа.

Российские органы власти при разработке нормативно-правовых актов в части субсидирования авиаперевозок опираются на международный опыт таких зарубежных стран как Европейский союз, Канада, США, Австралия. Государственная поддержка в этих странах регулируется законодательными актами, регламентирующими авиационную деятельность на местном, региональном и федеральном уровнях. В этих странах законодательно закреплена системы «Public service obligation» (далее PSO). PSO – это системы обязательств авиакомпаний по выполнению субсидируемых государством социально-значимых авиационных перевозок, обеспечивающих реализацию равных прав и возможностей жителей страны. [1, с. 32] При этом определяется социальная сеть авиалиний Essential air service (далее – EAS). Это сегмент необходимых авиационных перевозок, поддерживаемых органами государственного или регионального управления различных стран по единообразным правилам. [1, с. 32]

Система PSO призвана обеспечить авиасвязь малых населенных пунктов с региональными и мировыми авиаузлами, таким образом обеспечить доступ к национальной транспортной сети. Целью программы является предоставление населению возможности добираться из труднодоступных населенных пунктов быстро и с минимальными затратами, при этом позволить авиакомпаниям осуществлять такие перевозки с минимальными затратами, при которых ведение деятельности будет безубыточным. Помимо социального характера,

данная программа позволяет укрепить экономику страны посредством миграции рабочей силы в сезон ловли рыбы, посева и сбора урожая, добычи полезных ископаемых, строительных работ.

Так, к примеру, данный тип поддержки пользуется популярностью в США, при субсидировании авиаперевозок из/в штата Аляска. Из европейских стран данная программа является наиболее востребована в Норвегии. Здесь посредством субсидирования происходит развитие маршрутных сетей в отдаленные регионы страны. При этом государственными органами предъявляются определенные требования обслуживания для субсидированных перевозок. Данные требования обеспечивают осуществление воздушных перевозок на должном уровне, экономя при этом не только средства пассажиров и бюджета, но и авиакомпаний.[2, с. 18]

Социально-значимое авиасообщение за рубежом осуществляется при поддержке государственных или региональных органов власти. Обслуживание таких маршрутов осуществляют, как правило, мелкие региональные авиакомпании, обладающие воздушными судами вместимостью до 40 кресел.

К социально-значимым маршрутам в Европейском Союзе относят:

- соединяющие удаленные материковые или островные регионы с развитыми экономическими центрами страны;
- между регионами, от уровня транспортного обеспечения которых зависит их экономическое развитие;
- соединяющие столицы или важные региональные центры двух государств и имеющие важное социально-экономическое значение для развития их сотрудничества.[2, с. 21]

Помимо поддержки малых авиакомпаний, обладающих воздушными судами малой вместимостью, ряд крупных авиакомпаний также могут претендовать на получение субсидий. Потенциальные получатели субсидии выбираются на конкурсной основе специально созданной для этого комиссией. Перед отбором авиаперевозки обязаны предоставить расчет доходов и расходов рейса по установленным маршрутам, заложив при этом 5% рентабельность, и

расчет планируемой к получению субсидии. [2, с. 23] На основе результатов конкурса с авиакомпаниями-победителями заключается срочный контракт.

В ряде северных стран, таких как США и Канада органы власти предоставляют субсидии удаленным аэропортам и размещают государственные заказы на северные перевозки. [1, с. 32] Основное отличие таких перевозок заключается в том, что на данные рейсы устанавливается определенная частота, то есть субсидия предоставляется на самолетовылет. Цены в данном случае контролируются органами власти, однако не устанавливается специальный тариф. При этом одним из видов государственной поддержки удаленных аэропортов выступает как дотация цен, так и предоставление налоговых льгот.

В связи с вышесказанным, можно сделать вывод о том, что субсидирование авиаперевозок в первую очередь обусловлено обеспечением граждан страны равными правами и свободами и доступной транспортной сетью. Такая социальная политика позволяет гражданам труднодоступных населенных пунктов осуществлять внутреннюю и внешнюю миграцию, поддерживая при этом экономику страны. Помимо этого субсидирование способствует поддержанию авиакомпаний и удаленных аэропортов на безубыточном уровне. Субсидирование реализуется на комплексной основе посредством выполнения авиаперевозчиками социально значимых маршрутов, и поддержание аэропортов в зоне северных территорий с низким пассажиропотоком.

Субсидирование авиаперевозок в Российской Федерации осуществляется по аналогии с западной моделью субсидирования – поддержка мелких авиакомпаний, обладающих воздушными судами малой вместимости, обеспечение авиасообщения с отдаленными районами страны, стимулирование аэропортовой деятельности. Поддержка осуществляется на федеральном и региональном уровнях посредством поддержки авиаперевозчиков и аэропортов с целью осуществления авиаперевозки по региональным, социально значимым и удаленным маршрутам. В российской практике производится поддержка самолетов российского производства, таких как Ан-24, Ан-26, Ту-154, Ил-96,

Sukhoi SuperJet-100. Однако большинство из них являются среднемагистральными, а обслуживание самолетов, разработанных еще в XX веке, является дорогостоящим для авиакомпаний. Федеральные программы субсидирования позволяют развивать авиасообщение в отдаленных регионах страны, таких как Крым, Калининградская область, Дальний Восток. Субсидирование за счет региональных средств позволяет обеспечить развитие транспортной сети внутри региона. А поддержка аэропортов на региональном уровне носит двусторонний характер – с одной стороны поддерживает деятельность аэропортов в малонаселенных пунктах, с другой стороны позволяет авиакомпаниям тем самым снизить свои прямые затраты.

#### **Библиографический список:**

1. Foreign experience and forms of government support for social significant traffic on aviation /Tuan Le.M.// ПРАКТИЧЕСКИЙ МАРКЕТИНГ №2. 2015 – с. 33-36
2. Socially-oriented flight scheduling and fleet assignment model with an application to Norway /Pita, JP (Pita, Joao P.), Adler, N (Adler, Nicole), Antunes, AP (Antunes, Antonio P.) // TRANSPORTATION RESEARCH PART B-METHODOLOGICAL Том: 61, MAR 2014- Стр.: 17-32
3. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. Туризм как вид деятельности Менеджмент туризма. /Туризм как вид деятельности: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2015 – 288 с.: ил
4. Постановление Правительства №1242 от 25.12.2013 г. «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации» [Электронный ресурс] – Режим доступа:  
<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=202178#0> (дата обращения: 02.02.2017).

5. Постановление Правительства №1095 от 29.12.2009 г. «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=199397#0> (дата обращения: 02.02.2017).

6. Постановление Правительства №1321 от 17.12.2012 г. «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров из г. Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=199276#0> (дата обращения: 02.02.2017).

7. Постановление Правительства РФ от 29.04.2014 N 388 (ред. от 27.04.2016) О предоставлении из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров в г. Симферополь и в обратном направлении (вместе с Правилами предоставления из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров в г. Симферополь и в обратном направлении) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-29042014-n-388/> (дата обращения 03.02.2017)

8. Постановление Правительства Тюменской области от 2 февраля 2016 г. N 23-п "Об утверждении Порядка предоставления субсидий авиационным перевозчикам на осуществление воздушных перевозок пассажиров и багажа воздушными судами по субсидируемым маршрутам по специальным тарифам" (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://base.garant.ru/21732310/> (дата обращения 10.02.2017)

9. Постановление Правительства Ханты-Мансийского АО - Югры от 16 сентября 2016 г. N 355-п "О внесении изменений в приложение к постановлению Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 9 октября 2013 года N 418-п "О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа - Югры на 2016 - 2020 годы" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.garant.ru/hotlaw/hant/924345/> (дата обращения 10.02.2017)

10. Экономический словарь [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://gufo.me/eco\\_a](http://gufo.me/eco_a) (дата обращения: 14.01.2017)