

---

## **АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

---

**Рублев Владимир Владимирович**, асп.

Владимирский государственный университет им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых, ул. Горького, 79, Владимир, 600005; e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

*Цель:* фундаментальной целью проводимого исследования является анализ и оценка эффективности мер государственной поддержки, направленной на развитие системы регионального пассажирского авиасообщения в Российской Федерации. *Обсуждение:* мера государственной поддержки выражена в осуществлении дотации авиаперевозчикам, осуществляющим региональные авиарейсы, входящие в структуру программы. Авиакомпании получают возможность сокращения рисков, обусловленных низкой загрузенностью рейса. Осуществляется компенсация разницы между рыночной стоимостью билета и льготной, при этом указывается размер допустимой компенсации авиаперевозчику на основании дальности маршрута. *Результаты:* результатом исследования является заключение об эффективности принятых и реализуемых мер поддержки развития регионального авиасообщения. Рынок пассажирских авиаперевозок является индикатором роста и развития национальной экономической системы. Развивая систему регионального пассажирского авиасообщения, государство способствует развитию деловых и социокультурных связей.

**Ключевые слова:** рынок авиаперевозок, региональное авиасообщение, субсидирование авиаперевозок, авиакомпании России, меры государственной поддержки.

**DOI:** 10.17308/meps.2020.7/2404

### **Введение**

Развитие национального рынка пассажирских авиаперевозок является одним из приоритетных направлений внутренней экономической политики государства. Рост рынка авиаперевозок демонстрирует ежегодный прирост на уровне 6% и является индикатором развития национальной экономики. Эффективное развитие рынка достигается благодаря совокупности следующих факторов: географического положения Российской Федерации и зна-

чительной удаленности населенных пунктов, а следовательно, особой роли авиатранспорта как средства передвижения граждан и логистики грузов; независимости государства от мировых цен на энергоресурсы ввиду развития сектора нефтедобычи и нефтепереработки; возрождения собственной авиастроительной отрасли, производства самолетов SSJ-10 и запуск серийного производства новейшего российского лайнера MC-21; рост благосостояния населения, популяризация внутреннего туризма. Важно учитывать роль и влияние государства, способствующие развитию системы регионального пассажирского авиасообщения. Предложенные президентом В.В. Путиным и принятые Правительством Российской Федерации программы субсидирования на протяжении долгих лет оказывают положительное влияние на рост рынка и развитие пассажирских авиаперевозок. Стимулирующие меры необходимо развивать в условиях макроэкономической нестабильности, необходимо расширять количество аэропортов и направлений, по которым осуществляется субсидирование тарифов. Меры поддержки могут оказать эффективное влияние на преодоление кризисной ситуации национальными авиаперевозчиками и позволить национальному рынку пассажирских авиаперевозок вновь стать одним из быстрорастущих региональных рынков в структуре баланса мировой системы пассажирских авиаперевозок.

Вопросам развития системы региональных пассажирских авиаперевозок посвящен ряд работ российских и зарубежных ученых. В статье Борзовой А.С. и Железной И.П. «К вопросам о развитии региональной аэропортовой инфраструктуры» [3] анализируется опыт стран Европейского союза и США в построении высокоэффективной сети региональных авиатранспортных узлов. В статье Фридлянда А.А. и Кулешовой Ю.Л. «Совершенствование механизмов субсидирования региональных перевозок в России» [15] излагаются результаты исследования и обоснования размеров необходимых бюджетных средств субсидирования региональных авиаперевозок. В статье Матвеевой А.В. «Развитие местных и региональных направлений как основа роста российского рынка пассажирских авиаперевозок» [14] рассматриваются вопросы развития бюджетных авиаперевозок на региональных направлениях. В статье Удовиченко А.И. и Куцова А.В. «Перспективы развития рынка авиационных услуг в Европейском регионе» проводится системный анализ финансово-хозяйственной деятельности крупнейших региональных авиахолдингов «Lufthansa Group» (Германия) и KLM – Airfrance (франко-голландский авиахолдинг). Фундаментальным выводом исследования является выделение сильных и слабых сторон бизнес-концепций ведущих классических европейских авиакомпаний [4]. В статье Губенко А.В., Растовой Ю.И., Панкратовой А.Р. «Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России» [9] рассматривается вопрос развития региональных авиатранспортных систем в условиях низкой динамики роста рынка, нестабильности цен на топливо, неблагоприятных макроэкономических условий. Основными критериями оценки послужил анализ ключевых показателей рынка: объем перевезенных пассажиров, процент

занятости пассажирских кресел, анализ показателей пассажиропотока аэропортов. В статье «TGV, compagnies aériennes, cars: qui profite vraiment du low-cost?» [16], опубликованной в ведущем информационном издании Франции, рассматриваются вопросы популяризации бюджетных авиакомпаний на рынке региональных пассажирских авиаперевозок Франции. Предлагаемая своим пассажирам минимальный базовый набор услуг, авиабилеты по популярным направлениям внутри Франции, а также между региональными городами Франции и соседними государствами, авиаперевозки становятся все более популярным средством передвижения, превосходя объемы перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.

### **Меры государственной поддержки развития регионального пассажирского авиасообщения**

Эффективным методом стимулирования региональных пассажирских перевозок является государственное субсидирование части стоимости билета. Данный метод применяется с 2013 года на основании Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. №2124 [13] и за время реализации программы доказал свою экономическую эффективность. На начальном этапе программы льготные авиаперевозки осуществлялись между городами Дальнего Востока и Москвой, далее действие программы было распространено на направление между Калининградом и городами Центральной России, а с присоединением полуострова Крым в состав Российской Федерации, программа льготного авиаперелета стала распространяться на рейсы из г. Симферополь в города Российской Федерации. Ежегодно Правительство Российской Федерации утверждает перечень направлений, по которым действует субсидия и перечень авиакомпаний, осуществляющих перевозку пассажиров по данным маршрутам.

Правом на приобретение билета по специальному тарифу могут воспользоваться: гражданин Российской Федерации в возрасте до 23 лет; женщина в возрасте свыше 55 лет; мужчина в возрасте старше 60 лет; инвалид I группы любого возраста и сопровождающее его лицо; сопровождающий ребенка-инвалида; инвалид с детства II и III группы; пассажир, имеющий удостоверение многодетной семьи или иные документы, подтверждающие статус многодетной семьи в порядке, установленном нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

Согласно действующей программе, стоимость приобретения авиабилета в 2020 году с учетом предоставленной субсидии, составляет: Красноярск – Симферополь (7000 руб.); Сочи – Симферополь (2500 руб.); Иркутск – Симферополь (8500 руб.); Новосибирск – Симферополь (6000 руб.); Екатеринбург – Симферополь (3750 руб.); Самара – Симферополь (3375 руб.); Челябинск – Симферополь (3750 руб.); Барнаул – Симферополь (6250 руб.); Казань – Симферополь (2750 руб.); Омск – Симферополь (5000 руб.); Тюмень – Симферополь (4250 руб.); Пермь – Симферополь (3500 руб.); Чита – Симферополь (8875 руб.); Кемерово – Симферополь (6250 руб.);

Томск – Симферополь (6250 руб.); Иркутск – Симферополь (8500 руб.); Минеральные Воды – Симферополь (2500 руб.); Ростов-на-Дону – Симферополь (2500 руб.); Красноярск – Симферополь (7000 руб.); Нижний Новгород – Симферополь (3375 руб.); Архангельск – Симферополь (3750 руб.); Волгоград – Симферополь (2500 руб.); Иваново – Симферополь (3375 руб.); Нижнекамск – Симферополь (3750 руб.); Сыктывкар – Симферополь (3750 руб.); Чебоксары – Симферополь (3375 руб.); Магадан – Симферополь (12500 руб.).

Стоит отметить, что государство проводит рациональную и эффективную экономическую политику, направленную на развитие внутреннего семейного туризма. Значительная часть вышеперечисленных маршрутов осуществляется в летний период времени. Стоимость билетов на авиаперелет в Крым ниже стоимости билета на железнодорожный транспорт и значительно ниже стоимости перелета по популярным туристическим направлениям зарубежья.

Перевозку пассажиров по данным маршрутам осуществляют следующие компании: ПАО «Аэрофлот», АО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», АО «Авиакомпания АЗИМУТ», ООО «Северный Ветер», АО «Ред Вингс», АО «НордАвиа», АО «Авиакомпания АЛРОСА».

Субсидирование пассажирских авиаперевозок в Калининград, согласно действующей программе на 2020 год, осуществляется по следующим направлениям и имеет следующую стоимость: Москва – Калининград (3800 руб.); Санкт-Петербург – Калининград (3500 руб.); Екатеринбург – Калининград (8500 руб.); Калуга – Калининград (3800 руб.); Архангельск – Калининград (5500 руб.); Мурманск – Калининград (6000 руб.); Сочи – Калининград (6500 руб.).

Мера поддержки, выраженной в субсидировании пассажирских авиаперевозок в Калининград, позволяет развивать межрегиональную сеть авиасообщения и связывает Калининградскую область с регионами Центральной России, Северными регионами и Югом. Сезонное увеличение пассажиропотока стимулирует развитие регионального туризма и сопутствующих отраслей торговли и бытового сервиса.

Перевозку пассажиров по данным маршрутам осуществляют следующие компании: ПАО «Аэрофлот», АО «Авиакомпания «Сибирь», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», АО «Авиакомпания АЗИМУТ», ООО «Северный Ветер», АО «Ред Вингс», АО «НордАвиа».

Необходимо обратить особое внимание на субсидирование пассажирских авиаперевозок между городами Дальнего Востока, а также между городами Дальнего Востока, Сибири и Центральной России. Дальний Восток является стратегически важным экономическим субъектом Российской Федерации, выполняющим важную роль в развитии экономических отношений

со странами Азии, а также на территории Сибири и Дальнего Востока происходит добыча и обработка полезных ископаемых. Если в начале XX столетия строительство железнодорожного сообщения способствовало экономическому подъему Дальневосточной территории Российской империи, то в XXI веке построение экономически эффективной сети пассажирского и грузового авиасообщения способствует развитию международного экономического потенциала территории. Можно с уверенностью утверждать, что крупные города Дальнего Востока, такие как Благовещенск, Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск, являются форпостом Российской Федерации в отношениях с Китаем, Кореей и Японией.

Для детального понимания принципов системы субсидирования региональных пассажирских перевозок приведем подробные данные по направлениям и компаниям, осуществляющим регулярные пассажирские рейсы, и укажем стоимость билета с учетом предоставляемой субсидии.

ПАО «Аэрофлот» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Владивосток – Москва (7400 руб.); Петропавловск – Камчатский – Москва (7500 руб.); Южно-Сахалинск – Москва (7300 руб.); Хабаровск – Москва (7200 руб.); Якутск – Москва (700 руб.); Магадан – Москва (7200 руб.); Хабаровск – Магадан (4000 руб.); Хабаровск – Новосибирск (5700 руб.); Петропавловск-Камчатский – Владивосток (6000 руб.); Петропавловск-Камчатский – Хабаровск (2500 руб.); Хабаровск – Владивосток (1800 руб.); Красноярск – Хабаровск (6000 руб.); Хабаровск – Иркутск (3000 руб.); Южно-Сахалинск – Владивосток (1500 руб.); Южно-Сахалинск – Хабаровск (1000 руб.).

АО «Авиакомпания «Сибирь» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Владивосток – Новосибирск (5900 руб.); Владивосток – Магадан (3000 руб.); Петропавловск-Камчатский – Владивосток (6000 руб.); Якутск – Владивосток (6400 руб.); Южно-Сахалинск – Владивосток (1500 руб.); Хабаровск – Владивосток (1800 руб.); Иркутск – Сочи (6800 руб.); Магадан – Иркутск (4000 руб.); Иркутск – Санкт-Петербург (6300 руб.); Благовещенск – Новосибирск (4500 руб.); Магадан – Новосибирск (6500 руб.); Чита – Новосибирск (3000 руб.); Хабаровск – Новосибирск (5700 руб.); Хабаровск – Новосибирск (5700 руб.); Мирный – Новосибирск (4500 руб.); Нерюнгри – Новосибирск (6000 руб.); Норильск – Новосибирск (2500 руб.); Петропавловск-Камчатский – Новосибирск (6200 руб.); Полярный – Новосибирск (6000 руб.); Улан-Удэ – Новосибирск (2500 руб.); Якутск – Новосибирск (5500 руб.); Благовещенск – Москва (6400 руб.); Горно-Алтайск – Москва (6000 руб.); Мирный – Москва (7100 руб.); Норильск – Москва (4300 руб.); Улан-Удэ – Москва (6200 руб.); Чита – Москва (6200 руб.); Якутск – Москва (7000 руб.).

АО «Авиакомпания «Якутия» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Якутск – Анапа (8400 руб.); Якутск – Владивосток (6400 руб.); Якутск – Екатеринбург (6000 руб.); Якутск – Иркутск (2500 руб.); Якутск –

Краснодар (8500 руб.); Якутск – Красноярск (5500 руб.); Якутск – Минеральные Воды (7600 руб.); Якутск – Москва (7000 руб.); Якутск – Новосибирск (5500 руб.); Якутск – Омск (4500 руб.); Якутск – Санкт-Петербург (7000 руб.); Якутск – Симферополь (8000 руб.); Якутск – Сочи (7800 руб.); Якутск – Хабаровск (2500 руб.); Якутск – Южно-Сахалинск (2500 руб.); Анадырь – Хабаровск (6000 руб.); Владивосток – Магадан (3000 руб.); Нерюнгри – Москва (7100 руб.); Нерюнгри – Новосибирск (6000 руб.); Нерюнгри – Симферополь (8000 руб.); Певек – Москва (9000 руб.); Южно-Сахалинск – Хабаровск (1000 руб.); Владивосток – Москва (7400 руб.); Владивосток – Екатеринбург (6400 руб.); Владивосток – Минеральные Воды (7500 руб.); Владивосток – Санкт-Петербург (7500 руб.); Владивосток – Сочи (10500 руб.); Хабаровск – Екатеринбург (6200 руб.); Хабаровск – Минеральные Воды (7800 руб.); Хабаровск – Москва (7200 руб.); Хабаровск – Санкт-Петербург (7300 руб.); Хабаровск – Сочи (7500 руб.); Хабаровск – Симферополь (8000 руб.).

ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Владивосток – Новосибирск (5900 руб.); Владивосток – Санкт-Петербург (7500 руб.); Владивосток – Сочи (10500 руб.); Владивосток – Екатеринбург (6400 руб.); Чита – Екатеринбург (5000 руб.); Иркутск – Санкт-Петербург (6300 руб.); Иркутск – Сочи (6800 руб.); Благовещенск – Москва (6400 руб.); Чита – Москва (6200 руб.); Хабаровск – Екатеринбург (6200 руб.); Хабаровск – Санкт-Петербург (7300 руб.); Хабаровск – Москва (7200 руб.); Хабаровск – Симферополь (8000 руб.); Хабаровск – Сочи (7500 руб.); Хабаровск – Геленджик (8000 руб.); Хабаровск – Иркутск (3000 руб.); Хабаровск – Минеральные Воды (7800 руб.); Благовещенск – Санкт-Петербург (6500 руб.); Благовещенск – Сочи (9500 руб.); Благовещенск – Симферополь (9800 руб.); Благовещенск – Екатеринбург (6000 руб.); Чита – Санкт-Петербург (8700 руб.); Чита – Сочи (9800 руб.); Чита – Краснодар (9000 руб.); Якутск – Екатеринбург (6000 руб.); Якутск – Сочи (7800 руб.); Якутск – Симферополь (8000 руб.); Якутск – Санкт-Петербург (7000 руб.).

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Анадырь – Москва (9000 руб.); Нарьян-Мар – Москва (4000 руб.).

ООО «Авиакомпания «Икар» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Благовещенск – Москва (6400 руб.); Хабаровск – Иркутск (3000 руб.); Магадан – Хабаровск (4000 руб.); Петропавловск-Камчатский – Хабаровск (2500 руб.); Южно-Сахалинск – Хабаровск (1000 руб.); Хабаровск – Владивосток (1000 руб.).

ООО «Северный Ветер» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Хабаровск – Москва (7200 руб.); Якутск – Москва (7000 руб.).

АО «Авиакомпания АЗИМУТ» осуществляет перевозки по направлению Нерюнгри – Новосибирск (6000 руб.).

АО «Нордавиа» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Улан-Удэ – Москва (6200 руб.); Чита – Москва (6200 руб.).



АО «АК «НордСтар» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Норильск – Москва (4300 руб.); Норильск – Санкт-Петербург (4300 руб.); Норильск – Сочи (6800 руб.); Норильск – Минеральные Воды (6700 руб.); Норильск – Анапа (6800 руб.); Норильск – Екатеринбург (3000 руб.); Норильск – Краснодар (5500 руб.); Норильск – Новосибирск (2500 руб.); Норильск – Ростов-на-Дону (5000 руб.); Норильск – Уфа (3500 руб.); Чита – Москва (6200 руб.).

АО «ИрАэро» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Иркутск – Сочи (6800 руб.); Иркутск – Санкт-Петербург (6300 руб.); Магадан – Иркутск (4000 руб.); Магадан – Хабаровск (4000 руб.); Кызыл – Москва (6100 руб.).

АО «Авиакомпания АЛРОСА» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Мирный – Москва (7100 руб.); Полярный – Москва (7100 руб.); Полярный – Новосибирск (6000 руб.); Мирный – Екатеринбург (6000 руб.); Магадан – Новосибирск (6500 руб.); Мирный – Новосибирск (4500 руб.); Мирный – Санкт-Петербург (8000 руб.); Мирный – Краснодар (7000 руб.); Мирный – Геленджик (7500 руб.); Мирный – Симферополь (7500 руб.); Мирный – Сочи (7500 руб.); Мирный – Анапа (10000 руб.); Мирный – Иркутск (2000 руб.); Мирный – Красноярск (2000 руб.); Полярный – Анапа (7000 руб.); Полярный – Геленджик (7000 руб.); Полярный – Краснодар (7000 руб.); Полярный – Симферополь (7000 руб.); Полярный – Сочи (7000 руб.); Иркутск – Полярный (4500 руб.); Красноярск – Полярный (2000 руб.); Магадан – Краснодар (10000 руб.); Якутск – Новосибирск (5500 руб.); Якутск – Краснодар (8500 руб.); Якутск – Симферополь (8000 руб.); Иркутск – Сочи (6800 руб.).

АО «Авиакомпания «Сибирь» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Магадан – Владивосток (6200 руб.); Якутск – Владивосток (6400 руб.); Южно-Сахалинск – Владивосток (6000 руб.); Чита – Владивосток (5100 руб.); Иркутск – Владивосток (5500 руб.); Красноярск – Владивосток (5700 руб.); Новосибирск – Владивосток (5900 руб.).

ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии» осуществляет перевозки по следующим направлениям: Екатеринбург – Владивосток (6400 руб.); Иркутск – Владивосток (5500 руб.); Новосибирск – Владивосток (5900 руб.).

На основании приведенных данных мы можем констатировать, что субсидирование рынка внутригосударственных, региональных пассажирских перевозок образует основу для динамичного развития отрасли. Экономика Российской Федерации, развиваясь в условиях макроэкономической нестабильности, наиболее всего подвержена структурным изменениям, вызванным девальвацией национальной валюты, снижением потребительской активности, снижением объемов импорта / экспорта товаров и услуг. Государство возлагает на себя обязательства прямой поддержки авиаперевозчиков, что, безусловно, положительно влияет на общеэкономический эффект.

Доступное региональное авиасообщение в условиях развивающегося рынка способствует, в первую очередь, повышению социальной мобиль-

ности населения, развитию внутреннего туризма, развитию бизнес-связей. Также стоит учитывать, что туризм как отрасль экономики дает развитие компаниям малого и среднего бизнеса, осуществляющих свою деятельность в системе розничной торговли, сфере услуг и бытового сервиса.

Жители регионов Дальнего Востока Российской Федерации получают реальную возможность путешествия в центральную и южную часть страны. Немаловажно отметить, что предоставление субсидий осуществляется круглогодично, а использовать субсидию на перелет можно многократно.

Немаловажным аспектом в субсидировании регионального пассажирского авиасообщения является распределение финансовой нагрузки между федеральным центром и регионами. В перечне субсидируемых маршрутов в 2020 году в рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 №1242 приведены подробные данные по 261 региональному пассажирскому авиамаршруту с указанием пункта вылета и прибытия, авиакомпании, осуществляющей деятельность по данному маршруту, а также объем финансирования субсидий федерального и региональных бюджетов.

Авиакомпания «Азимут», рейс: Краснодар – Калининград (расстояние 1715 км): финансирование из федерального бюджета.

Авиакомпания «Азимут», рейс: Краснодар – Махачкала (расстояние 723 км): софинансирование со стороны Республики Дагестан 61%.

Авиакомпания «ИрАэро», рейс: Благовещенск – Чита (расстояние 998 км): финансирование из федерального бюджета.

Авиакомпания «ИрАэро», рейс: Нижний Новгород – Екатеринбург (расстояние 1045 км): софинансирование со стороны Нижегородской области 61%.

Авиакомпания «Норд Стар», рейс: Иркутск – Кызыл (расстояние 688 км): финансирование из федерального бюджета.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Брянск – Казань (расстояние 1012 км): софинансирование со стороны Брянской области 30,1% и Республики Татарстан 30%.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Казань – Воронеж (расстояние 784 км): софинансирование со стороны Воронежской области 30,1% и Республики Татарстан 30%.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Казань – Кемерово (расстояние 784 км): софинансирование со стороны Воронежской области 30,1% и Республики Татарстан 30%.

На основании приведенных данных можно констатировать, что регионы берут на себя часть обязательств по финансированию региональных пассажирских авиаперевозок. Заинтересованность регионов в развитии транспортной инфраструктуры в значительной степени обусловлена повышением уровня и качества жизни населения, усилением процессов социаль-



ной мобильности и бизнес-интеграции. В отдельных случаях обязательства по финансированию региональных авиарейсов возложены на федеральный бюджет.

### **Анализ эффективности мер государственной поддержки развития регионального пассажирского авиасообщения**

Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной воздушной сети, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. №1242 (ред. Постановлений Правительства от 14.11.2018 №1372) регламентируют предельный размер субсидии, предоставляемой авиаперевозчику на один рейс в одном направлении, в зависимости от количества пассажирских мест на воздушном судне и от протяженности маршрута (табл. 1).

Таблица 1

Предельный размер субсидии, предоставляемой авиаперевозчику на один рейс в одном направлении, в зависимости от количества пассажирских мест на воздушном судне и от протяженности маршрута [12]

Количество пас. Мест / дальность (км)	4-10 мест	11-20 мест	21-40 мест	41-50 мест	51-83 мест	84-103 мест
Менее 20 км	21477 руб.	34252 руб.	42002 руб.	73721 руб.	92776 руб.	104280 руб.
201-300 км	25057 руб.	39961 руб.	48321 руб.	82858 руб.	102032 руб.	113643 руб.
301-400 км	32216 руб.	51378 руб.	60959 руб.	101133 руб.	120542 руб.	132367 руб.
401-500 км	39375 руб.	62796 руб.	73597 руб.	119409 руб.	139053 руб.	151091 руб.
501-600 км	46534 руб.	74213 руб.	86234 руб.	137684 руб.	157564 руб.	169816 руб.
601-700 км	53693 руб.	85630 руб.	98872 руб.	155959 руб.	176074 руб.	188540 руб.
701-800 км	60852 руб.	97048 руб.	111510 руб.	174234 руб.	194585 руб.	207265 руб.
801-900 км	68011 руб.	108465 руб.	124148 руб.	192510 руб.	213096 руб.	225989 руб.
901-1000 км	75170 руб.	119883 руб.	136786 руб.	210785 руб.	231606 руб.	244713 руб.
1001-1100 км	82329 руб.	131300 руб.	149423 руб.	229060 руб.	250117 руб.	263438 руб.
1101-1200 км	89488 руб.	142717 руб.	162061 руб.	247335 руб.	268628 руб.	282162 руб.
1201-1400 км	100227 руб.	159843 руб.	181018 руб.	274748 руб.	296394 руб.	310249 руб.
1401 и более км	136022 руб.	216930 руб.	244207 руб.	366125 руб.	388947 руб.	403871 руб.

На основании приведенных данных можно рассчитать максимальную величину субсидий, получаемую авиакомпанией, на один совершенный региональный пассажирский авиарейс, при условии совершения рейса на самолете пассажироместимостью от 84 до 103 пассажиров (класс самолета Sukhoi Superjet 100).

Авиакомпания «Азимут», рейс: Краснодар – Калининград (расстояние 1715 км): размер максимально допустимой субсидии 403871 руб.

Авиакомпания «Азимут», рейс: Краснодар – Махачкала (расстояние 723 км): размер максимально допустимой субсидии 207265 руб.

Авиакомпания «ИрАэро», рейс: Благовещенск – Чита (расстояние 998 км): размер максимально допустимой субсидии 244713 руб.

Авиакомпания «ИрАэро», рейс: Нижний Новгород – Екатеринбург (расстояние 1045 км): размер максимально допустимой субсидии 263438 руб.

Авиакомпания «Норд Стар», рейс: Иркутск – Кызыл (расстояние 688 км): размер максимально допустимой субсидии 188540 руб.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Брянск – Казань (расстояние 1012 км): размер максимально допустимой субсидии 263438 руб.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Казань – Воронеж (расстояние 784 км): размер максимально допустимой субсидии 207265 руб.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Казань – Кемерово (расстояние 1784 км): размер максимально допустимой субсидии 403871 руб.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Калуга – Екатеринбург (расстояние 1545 км): размер максимально допустимой субсидии 403871 руб.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Киров – Нарьян-Мар (расстояние 1034 км): размер максимально допустимой субсидии 263438 руб.

Авиакомпания «РусЛайн», рейс: Краснодар – Тамбов (расстояние 881 км): размер максимально допустимой субсидии 225989 руб.

Авиакомпания «Сибирь», рейс: Владивосток – Анадырь (расстояние 3677 км): размер максимально допустимой субсидии 403871 руб.

Авиакомпания «Сибирь», рейс: Новосибирск – Ульяновск (расстояние 2153 км): размер максимально допустимой субсидии 403871 руб.

Авиакомпания «ЮВТ АЭРО», рейс: Екатеринбург – Новокузнецк (расстояние 1674 км): размер максимально допустимой субсидии 403871 руб.

Необходимо отметить взаимную связь государственного субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок и развитие конкуренции на рынке отечественных авиакомпаний. Государственное субсидирование как мера поддержки авиакомпаний и основа стимулирования рынка пассажирских авиаперевозок оказывает существенное влияние на развитие конкуренции в отрасли. Государство осуществляет субсидирование регионального рейса вне зависимости от размера и формы собственности авиакомпании, размера ее флота, опыта работы на рынке и других факторов. Все участники рынка пассажирских авиаперевозок имеют равный доступ к ресурсам суб-

сидирования. Данный принцип является основополагающим фактором рыночной экономики и развития конкуренции, а конкуренция, в свою очередь, способствует эффективному развитию отрасли.

Таблица 2

Перевозка пассажиров и пассажирооборот за январь 2019-2020 гг.  
(международные и внутренние перевозки) крупнейшими авиакомпаниями  
Российской Федерации [10]

Авиакомпания	Перевезено пассажиров 2019 г. (январь) – чел.	Перевезено пассажиров 2020 г. (январь) – чел.	% янв. 2020 г. к янв. 2019 г.
Аэрофлот (получатель государственной поддержки)	2 783 605	2 636 071	94,7
Сибирь (получатель государственной поддержки)	817 697	1 368 194	167,3
Победа	688 908	922 920	134
Уральские авиалинии (получатель государственной поддержки)	604 72	693 571	114,8
Россия	640 602	567 437	88,6
ЮТэйр (получатель государственной поддержки)	573 951	554 051	96,5
Северный Ветер (получатель государственной поддержки)	309 450	413 753	133,7
АЗУР эйр	276 392	331 528	119,9
Ред Вингс (получатель государственной поддержки)	181 593	178 886	98,5
Нордавиа (получатель государственной поддержки)	91 718	175 242	191,1
РОЯЛ ФЛАЙТ	114 215	151 337	132,5
АЗИМУТ (получатель государственной поддержки)	76 730	116 743	152,1
Аврора	107 449	107 969	100,5
Икар (получатель государственной поддержки)	173 288	100 979	58,3
Ямал	95 028	99 872	105,1
НордСтар (получатель государственной поддержки)	90 027	90 111	100,1
ИрАэро (получатель государственной поддержки)	30 640	55 205	180,2
Якутия (получатель государственной поддержки)	38 333	40 729	106,3
РусЛайн (получатель государственной поддержки)	34 355	35 971	104,7
АЛРОСА (получатель государственной поддержки)	30 459	30 545	100,3

На основании представленных данных мы видим (табл. 2), что крупнейшие авиакомпании России, за исключением бюджетной авиакомпании «Победа», авиакомпании «Россия» и нескольких авиакомпаний, специализирующихся на осуществлении чартерных перевозок, являются получателями государственной поддержки субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок. Это позволяет перевозчикам снижать возможные риски, связанные с возможной низкой загруженностью рейса, гарантированно получая субсидию за перевозку пассажиров, пользующихся льготным (субсидируемым) тарифом. Рынок пассажирских авиаперевозок демонстрирует рост и развитие, авиакомпании получают возможность увеличения воздушного флота и расширение маршрутной сети.

Важно отметить, что рост рынка пассажирских авиаперевозок обусловлен, в том числе увеличением пассажиропотока в аэропортах регионов. С целью анализа приведем данные о субсидируемых и несубсидируемых авиарейсах в аэропортах г. Норильск (табл. 3), г. Мирный (табл. 4).

Таблица 3

Аэропорт г. Норильск (Красноярский край) [1]

Субсидируемые направления	Несубсидируемые рейсы
Москва	Диксон
Санкт-Петербург	Красноярск
Минеральные Воды	Абакан
Сочи	Хатанга
Анапа	Самара
Екатеринбург	Белгород
Краснодар	
Новосибирск	
Ростов-на-Дону	
Уфа	

Таблица 4

Аэропорт г. Мирный (Республика Саха, Якутия) [2]

Субсидируемые направления	Несубсидируемые рейсы
Москва	Ростов-на-Дону
Санкт-Петербург	Уфа
Екатеринбург	Тюмень
Новосибирск	Якутск
Краснодар	Накын
Симферополь	Иркутск
Сочи	Хабаровск
Анапа	Полярный
Красноярск	

Из аэропорта г. Норильск выполняется 16 регулярных рейсов, 10 из которых являются субсидируемыми. Из аэропорта г. Мирный выполняется 17 регулярных авиарейсов, 9 из которых являются субсидируемыми. Таким

образом, аэропорты имеют достаточно высокий пассажиропоток (табл. 5), в г. Норильск, превышающий в 2,5 раза численность населения, а в г. Мирный, более чем в 10 раз превышающий численность населения города в 2019 году.

Таблица 5

Пассажиропоток аэропортов г. Норильск и г. Мирный в 2019 г., чел. [11]

Месяц	Аэропорт г. Норильск (180 тыс. жителей) [15]	Аэропорт г. Мирный (35 тыс. жителей) [16]
Январь	32 173	26 291
Февраль	26 142	23 646
Март	32 352	27 673
Апрель	36 850	26 630
Май	47 962	28 758
Июнь	50 396	32 399
Июль	59 999	39 253
Август	62 593	39 226
Сентябрь	51 623	32 394
Октябрь	41 117	30 270
Ноябрь	36 290	27 883
Декабрь	37 004	29 112
ИТОГО:	514 501	363 535

Авиарейсы, осуществляемые из аэропортов г. Курск и г. Горно-Алтайск, не входят в структуру государственной поддержки. Поэтому годовой пассажиропоток аэропорта г. Курск более чем в 10 раз ниже количества проживающих жителей, а пассажиропоток аэропорта г. Горно-Алтайск не смог превысить в 2 раза численность жителей в 2019 году. Данный показатель является крайне низким, несмотря на туристическую привлекательность региона (табл. 6, табл. 7).

Таблица 6

Пассажиропоток аэропортов г. Курск и г. Горно-Алтайск в 2019 г., чел. [11]

Месяц	Аэропорт г. Курск (452 тыс. жителей) [13]	Аэропорт г. Горно-Алтайск (64 тыс. жителей) [14]
Январь	1 179	2 792
Февраль	1 687	2 766
Март	2 037	3 519
Апрель	2 774	4 047
Май	2 557	7 115
Июнь	3 621	11 484
Июль	5 129	16 440
Август	4 340	17 131
Сентябрь	3 739	13 332
Октябрь	3 975	8 714
Ноябрь	3 645	7 293
Декабрь	3 478	7 705
ИТОГО:	38 161	102 338

## Заключение

На основании представленных данных мы можем выделить особую роль государства в развитии рынка пассажирских авиаперевозок. Меры субсидирования пассажирских региональных авиаперевозок позволяют рынку демонстрировать высокие темпы развития (табл. 7).

Таблица 7

Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-декабрь 2017-2019 гг. (чел.) [10]

Показатель (чел.) / период	2017 (январь – декабрь)	2018 (январь – декабрь)	2019 (январь – декабрь)
Перевозки пассажиров	105 052 665	116 196 917	128 127 828
Международные перевозки	42 484 565	47 368 730	55 067 602
Между Россией и зарубежными странами за пределами	35 684 928	40 121 023	48 863 673
Между Россией и странами СНГ	6 799 637	7 242 707	6 203 929
Внутренние перевозки	62 568 100	68 828 187	73 060 226
Местные перевозки	1 928 518	1 978 625	1 969 579

Расширение перечня субсидируемых маршрутов необходимо в условиях макроэкономической нестабильности. Авиакомпании должны получать поддержку государства тогда, когда их деятельность напрямую связана с развитием региональных экономических систем. Важным фактором в развитии региональной экономической системы является авиатранспортная инфраструктура. Развитие региональных авиатранспортных систем – это, в первую очередь, развитие деловых межрегиональных связей, увеличение рынка внутреннего туризма, участниками которого являются предприятия малого и среднего бизнеса.

## Список источников

1. Аэропорт Норильск. Официальный сайт. Доступно: <http://airport-norilsk.ru/> (дата обращения: 21.05.2020).
2. Аэропорт Мирный. Официальный сайт. Республика Саха (Якутия). Доступно: <https://avia.pro/blog/aerport-mirnuu> (дата обращения: 21.05.2020).
3. Борзова А.С., Железная И.П. К вопросу о развитии региональной аэропортовой инфраструктуры // *Научный вестник МГТУ ГА*, 2015, по. 217 (7), с. 29-32.
4. Губенко А.В., Радова Ю.И., Панкратова А.Р. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России // *Экономика и экологический менеджмент*, 2019, по. 2, с. 82-90.
5. Города России. Население г. Курск в 2020 году. Доступно: [http://города-россия.рф/sity\\_id.php?id=42](http://города-россия.рф/sity_id.php?id=42) (дата обращения: 21.05.2020).
6. Города России. Население г. Горно-Алтайск в 2020 году. Доступно: [http://города-россия.рф/sity\\_id.php?id=270](http://города-россия.рф/sity_id.php?id=270) (дата обращения: 21.05.2020).
7. Города России. Население г. Норильск в 2019 году. Доступно: [http://города-россия.рф/sity\\_id.php?id=106](http://города-россия.рф/sity_id.php?id=106) (дата обращения: 21.05.2020).
8. Города России. Население г. Мирный в 2020 году. Доступно: <http://города-россия.рф/alphabet2.php?alphabet=м> (дата обращения: 21.05.2020).
9. Матвеева А.В. Развитие местных и региональных направлений как основа роста российского рынка пассажирских авиаперевозок // *ПСЭ*, 2015, с. 240-244.



10. Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-декабрь 2007-2019 гг. Федеральное агентство воздушного транспорта (РОСАВИАЦИЯ). Доступно: <https://m.favt.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/> (дата обращения: 21.05.2020).

11. Объемы пассажирских перевозок через аэропорты России в 2019 г. (данные по состоянию на 31.01.2020 г.). Федеральное агентство воздушного транспорта (РОСАВИАЦИЯ). Доступно: <https://m.favt.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-rokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/> (дата обращения: 21.05.2020).

12. Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной воздушной сети, утвержденные постановлением Правительства Россий-

ской Федерации от 25 декабря 2013 г. №1242 (ред. Постановлений Правительства от 14.11.2018 №1372).

13. Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 2124.

14. Удовиченко А.И., Куцов А.В. Перспективы развития рынка авиационных услуг в Европейском регионе // *Современная экономика: проблемы и решения*, 2020, no. 4 (май), с. 8-26.

15. Фридлянд А.А., Кулешова Ю.Л. Совершенствование механизмов субсидирования региональных перевозок в России // *Научный вестник МГТУ ГА*, 2014, no. 202, с. 46-52.

16. TGV, compagnies aériennes, cars: qui profite vraiment du low-cost? (фр. TGV, авиакомпания, автомобили: кому выгоден Low-cost?). Доступно: <https://www.pwc.fr/fr/decryptages/territoires/tgv-compagnies-aeriennes-cars-qui-profite-du-low-cost.html> (дата обращения: 11.05.2020).

---

# ANALYSIS OF THE EFFECTIVENESS OF STATE SUPPORT MEASURES FOR REGIONAL PASSENGER AIR TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

---

**Rublev Vladimir Vladimirovich**, graduate student

Vladimir State University named after Alexander and Nikolay Stoletovs, Gor'kogo st., 79, Vladimir, Russia, 600005; e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

*Purpose:* the fundamental goal of this research is to analyze and evaluate the effectiveness of state support measures aimed at developing the regional passenger air service system in the Russian Federation. *Discussion:* the measure of state support is expressed in the implementation of subsidies to air carriers operating regional flights included in the structure of the program. Airlines are able to reduce the risks associated with low flight load. Compensation is made for the difference between the market price of the ticket and the discount price, and the amount of compensation allowed to the air carrier based on the distance of the route is indicated. *Results:* the result of the study is the conclusion on the effectiveness of the measures taken and implemented to support the development of regional air traffic. The passenger air transport market is an indicator of the growth and development of the national economic system. By developing the system of regional passenger flights, the state contributes to the development of business and socio-cultural ties.

**Keywords:** air transportation market, regional air traffic, air transportation subsidies, Russian airlines, state support measures.

## References

1. Noril'sk Airport. Official site. Available at: <http://airport-norilsk.ru/> (accessed: 21.05.2020).
2. Mirnyj Airport. Official site. The Republic of Saha (Yakutiya). Available at: <https://avia.pro/blog/aeroport-mirnyy> (accessed: 21.05.2020).
3. Borzova A.S., Zheleznaya I.P. On the development of regional airport infrastructure. *Scientific Bulletin of the Moscow state technical University*, 2015, no. 217 (7), pp. 29-32.
4. Gubenko A.V., Rastova Yu.I., Pankratova A.R. Current state and prospects of development of the passenger air transportation market in Russia. *Economics and environmental management*, 2019, no. 2, pp. 82-90.
5. Russian Cities. Population of Kursk in 2020. Available at: [http://города-россия.RF/sity\\_id.php?id=42](http://города-россия.RF/sity_id.php?id=42) (accessed: 21.05.2020).
6. Russian Cities. Population of Gorno-Altajsk in 2020. Available at: [http://города-россия.RF/sity\\_id.php?id=270](http://города-россия.RF/sity_id.php?id=270) (accessed: 21.05.2020).
7. Russian Cities. Population of Noril'sk in 2019. Available at: [http://города-россия.RF/sity\\_id.php?id=106](http://города-россия.RF/sity_id.php?id=106) (accessed: 21.05.2020).
8. Russian Cities. The population of the city of Mirnyj in 2020. Available at: <http://города-россия.RF/alphabet2.php?alphabet=m> (accessed: 21.05.2020).
9. Matveeva A.V. Development of local

and regional directions as the basis for growth of the Russian passenger air transport market. *PSE*, 2015, pp. 240-244.

10. Main indicators of civil aviation in Russia for January-December 2007-2019. Federal air transport Agency (ROSAVIATSIA). Available at: <https://m.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/> (accessed: 21.05.2020).

11. The volume of passenger traffic through the airports of Russia in 2019 (data as of 31.01.2020). Federal air transport Agency (ROSAVIATSIA). Available at: <https://m.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/>. (accessed: 21.05.2020).

12. Rules for granting subsidies from the Federal budget to air transport organizations for regional air transport of passengers on the territory of the Russian Federation and the formation of a regional

air network, approved by government decree No. 1242 of December 25, 2013 (ed. Government decree No. 1372 dated 14.11.2018).

13. Resolution of the Government of the Russian Federation No. 2124 of 25.12.2015.

14. Udovichenko A.I., Kucov A.V. Prospects for the development of the aviation services market in the European region. *Modern economy: problems and solutions*, 2020, no. 4, pp. 8-26.

15. Fridlyand A.A., Kuleshova Yu.L. Improving mechanisms for subsidizing regional transport in Russia. *Scientific Bulletin of the Moscow state technical University*, 2014, no. 202, pp. 46-52.

16. TGV, compagnies aériennes, cars: qui profite vraiment du low-cost? Available at: <https://www.pwc.fr/fr/decryptages/territoires/tgv-compagnies-aeriennes-cars-qui-profite-du-low-cost.html> (accessed: 11.05.2020).