

# Субсидирование рынка авиаперевозок в Российской Федерации

**Степаненко Анастасия Сергеевна<sup>1</sup>**

Канд. тех. наук, доц. каф. организации перевозок на воздушном транспорте  
ORCID: 0000-0002-0170-5227, e-mail: xumeraass@mail.ru

**Диланян Артем Артурович<sup>1,2</sup>**

Аспирант<sup>1</sup>, заместитель начальника отдела регулирования перевозок Департамента государственной политики  
в области гражданской авиации<sup>2</sup>  
ORCID: 0009-0006-2018-2747, e-mail: artemdilanyan@inbox.ru

**Куренкова Екатерина Олеговна<sup>3</sup>**

Администратор дирекции программ ТВРС-44  
ORCID: 0009-0003-6984-7795, e-mail: katty.kurenkova.2002@mail.ru

<sup>1</sup>Московский государственный технический университет гражданской авиации, г. Москва, Россия

<sup>2</sup>Министерство транспорта Российской Федерации, г. Москва, Россия

<sup>3</sup>Акционерное общество «Уральский завод гражданской авиации», г. Екатеринбург, Россия

## Аннотация

Авиаперевозки, в особенности пассажирские, в отдаленных регионах Российской Федерации (далее – РФ, Россия) необходимы для поддержания связности регионов и их развития. В связи с низкой экономической эффективностью таких перевозок государство осуществляет целевое субсидирование авиакомпаний, выполняющих их. Предмет исследования – влияние субсидирования авиакомпаний на развитие авиатранспортной отрасли. Цель работы – оценка его эффективности. Рассмотрены нормативно-правовые основы субсидирования, федеральные авиационные правила в части субсидирования авиафирм. Материалами являются открытая отчетность авиакомпаний, Федеральной службы государственной статистики, открытые данные федерального бюджета. Исследование проведено методом системного анализа результатов деятельности авиакомпаний за выбранные периоды (в частности, динамика пассажиропотока на внутренних воздушных линиях и динамика финансового обеспечения). Показана динамика использования авиакомпаниями государственной поддержки. Выявлены закономерности распределения бюджета государства между ними по программам субсидирования. Произведен расчет размера субсидии на примере публичного акционерного общества «Сибирь». Исходя из расчета суммарного размера субсидий, согласно законодательным актам отрасли, сформулированы выводы об эффективности субсидирования гражданской авиации в РФ. Определена необходимость внесения корректировок в технологию субсидирования для дальнейшего поддержания внутреннего рынка авиаперевозок России.

## Ключевые слова

Гражданская авиация, аналитические инструменты, авиакомпания, авиаперевозки, региональная авиация, авиатранспортная отрасль, субсидирование, государственная поддержка

**Для цитирования:** Степаненко А.С., Диланян А.А., Куренкова Е.О. Субсидирование рынка авиаперевозок в Российской Федерации // Вестник университета. 2025. № 9. С. 103–115.

© Степаненко А.С., Диланян А.А., Куренкова Е.О., 2025.

Статья доступна по лицензии Creative Commons “Attribution” («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



# Subsidising of air transportation market in the Russian Federation

**Anastasia S. Stepanenko<sup>1</sup>**

Cand. Sci. (Tech.), Assoc. Prof. at the Organisation of Air Transportation Department  
ORCID: 0000-0002-0170-5227, e-mail: xumeraass@mail.ru

**Artyom A. Dilanyan<sup>1,2</sup>**

Postgraduate Student<sup>1</sup>, Deputy Head of the Transportation Regulation Division of the State Policy  
in the Field of Civil Aviation Department<sup>2</sup>  
ORCID: 0000-0002-0170-5227, e-mail: artemdilanyan@inbox.ru

**Ekaterina O. Kurenkova<sup>3</sup>**

Administrator of the TVRS-44 Program Directorate  
ORCID: 0009-0003-6984-7795, e-mail: katya.kurenkova.2002@mail.ru

<sup>1</sup>Moscow State Technical University of Civil Aviation, Moscow, Russia

<sup>2</sup>Ministry of Transport of the Russian Federation, Moscow, Russia

<sup>3</sup>Joint Stock Company “Ural Civil Aviation Plant”, Ekaterinburg, Russia

## Abstract

Air transportation, especially passenger transportation, in remote regions of the Russian Federation (hereinafter referred to as RF, Russia) is necessary to maintain regional connectivity and development. Due to the low economic efficiency of such transportation, the state provides targeted subsidies to airlines operating them. The subject of the study is the impact of airline subsidies on the development of the aviation industry. The purpose of the work is to identify the effectiveness of subsidizing airlines of the RF. Regulatory framework and legal bases of subsidies as well as federal aviation regulations in term of subsidizing airlines are explored. The materials are: open airline reporting, Federal State Statistics Service, open federal budget data. The following research was made by method of systematic analysis of airline operations results for the selected period, in particular, the dynamic of passenger traffic on domestic airlines and dynamics of financial support. The dynamics of usage state support by airlines was shown in the article. The patterns of distribution of the state budget between airlines according to subsidy programs are revealed. The amount of the subsidy was calculated using the example of the airline public joint stock company Siberia. Conclusions on the effectiveness of subsidizing civil aviation in the RF are formulated. The conclusions are formed based on the calculation of the total amount of subsidies, according to the legislative acts in the industry. The necessity of making adjustments to the subsidy technology for further support of the domestic air transportation market of Russia has been determined.

## Keywords

Civil aviation, analytical tools, airline, air transportation, regional aviation, air transport industry, subsidies, government support

**For citation:** Stepanenko A.S., Dilanyan A.A., Kurenkova E.O. (2025) Subsidising of air transportation market in the Russian Federation. *Vestnik universiteta*, no. 9, pp. 103–115.

© Stepanenko A.S., Dilanyan A.A., Kurenkova E.O., 2025.

This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



## ВВЕДЕНИЕ

Состояние и дальнейшее развитие авиационного транспорта имеет большое значение для экономического роста страны, развития туризма, в особенности внутреннего, обеспечения связи между регионами и мобильности населения. Особенно актуальными являются аспекты совершенствования инфраструктуры, а также ценовая политика авиационных компаний (далее – авиакомпаний), имеющая прямое влияние на популярность пользования авиационным видом транспорта.

Исследование рынка авиаперевозок является чрезвычайно актуальным и важным для российской авиационной отрасли, так как его стабильность имеет большое значение для экономического роста страны, развития туристической отрасли, обеспечения связности регионов и повышения мобильности населения.

Исследование динамики и закономерностей рынка авиаперевозок позволит выявить основные тенденции и факторы, влияющие на развитие отрасли. Результаты помогут авиакомпаниям принимать более обоснованные стратегические решения, оптимизировать свою деятельность, улучшать качество предоставляемых услуг и конкурентоспособность на рынке. Кроме того, исследование этой темы может способствовать разработке государственной политики в области авиации, улучшению правового регулирования отрасли и повышению эффективности в целом.

Основными субъектами рынка авиаперевозок являются авиакомпании, которые удовлетворяют основную потребность рынка – перевозку пассажиров/грузов из пункта отправления в пункт назначения.

Исследование динамики и закономерностей развития рынка авиаперевозок позволяет выявить основные тенденции и факторы, влияющие на развитие отрасли. Также необходимо увязать финансовую поддержку авиакомпаний с частичной или полной национализацией перевозчиков для решения общегосударственных социальных и инфраструктурных задач [1].

## ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ

Результаты исследований по теме субсидирования рынка авиаперевозок в Российской Федерации (далее – РФ, Россия) могут быть использованы при разработке государственной политики в области гражданской авиации. В части субсидирования отрасли имеется обширный мировой опыт, показывающий зависимость эффективности предоставления субсидий различных форм авиакомпаниям от периода их предоставления. Для рассмотрения механизмов поддержки необходимо проанализировать рынок авиаперевозок в России. В научной литературе существует несколько направлений исследования субсидирования авиаперевозок. В частности, анализ механизмов долгосрочного прогнозирования воздушных перевозок и влияния на региональные перевозки рассматривается в работах А.А. Фридлянда, В.П. Горбунова, С.В. Матюхи. Также субсидирование рассматривается в трудах В.Д. Кирилловой и О.С. Целусовой в качестве варианта решений для конкретных производственных задач в авиакомпаниях. Следует отметить необходимость сочетания двух указанных подходов.

## МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Современное положение на рынке авиаперевозок характеризуется наличием большого числа участников и одновременно высокой степенью концентрации. Основными участниками рынка авиаперевозок в РФ являются крупные авиакомпании федерального уровня, такие как публичное акционерное общество (далее – ПАО) «Аэрофлот – российские авиалинии», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «ЮТэйр». Имеющаяся конкуренция между авиакомпаниями стимулирует развитие сервиса, улучшение качества услуг и снижение стоимости билетов для пассажиров. Также следует обращать внимание на весь авиатранспортный комплекс, в особенности при рассмотрении региональных авиаперевозок [2].

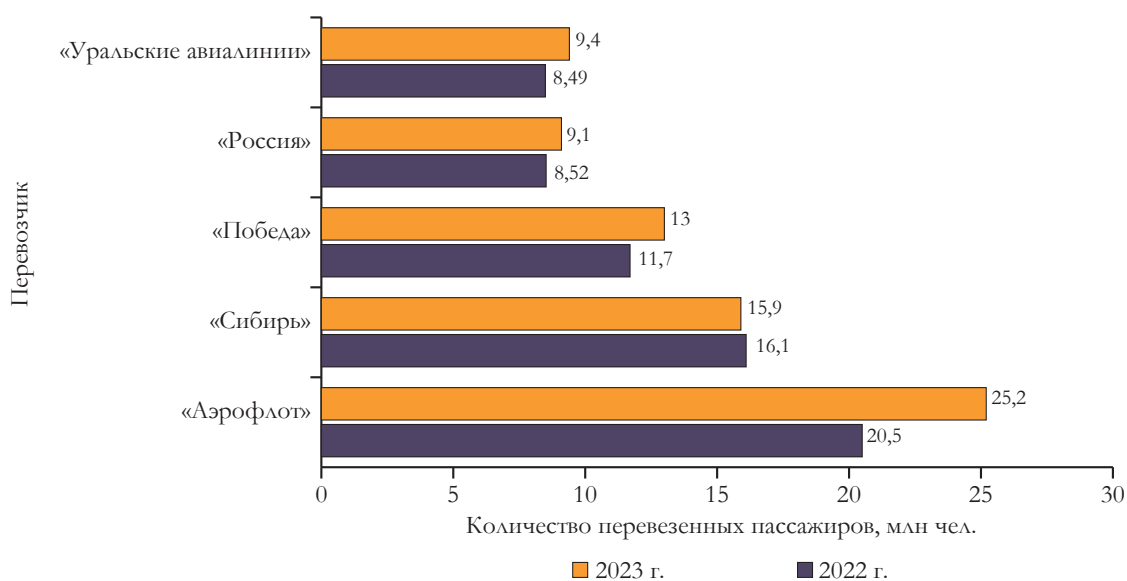
Рынок также характеризуется значительным внутренним и внешним спросом на авиабилеты. Внутренние авиаперевозки пользуются популярностью среди пассажиров, особенно при значительных расстояниях между городами. Также российские авиакомпании активно развивают международные направления, предлагая пассажирам широкий выбор рейсов по всему миру. Ф.И. Миничев выделяет особенность авиарынков – способы формирования авиауслуг, в частности модели построения маршрутных сетей. В исследованиях также показано, что наибольший положительный вклад вносят количество аэропортов, обслуживаемых авиалинией в паре с аэропортами маршрута в прошлом периоде, население, количество туристических городов. Отрицательный вклад вносит расстояние между аэропортами [3].

Одним из вызовов для внутреннего рынка авиаперевозок России является высокая зависимость от экономической конъюнктуры, изменения курса валюты, цен на топливо и других факторов. Поэтому авиакомпании вынуждены постоянно адаптироваться к изменяющимся условиям и искать способы оптимизации своей деятельности. Ю.Ю. Погудалова выделяет зависимость внутреннего рынка авиаперевозок от развития регионального туризма, что делает возможным стратегическое планирование маршрутных сетей для ведущих авиакомпаний, с учетом развития региональных туристических зон [4].

Стоит отметить, что изменение вышеперечисленных факторов позитивно или негативно влияет на показатели рынка внутренних авиаперевозок в РФ, а именно объем рынка воздушных перевозок – это общее количество пассажиров и грузов, перевозимых авиакомпаниями за определенный период времени.

Для аналитического исследования крупнейших авиафирм РФ стоит определить систему показателей для рассмотрения динамики рынка. Примем, что объем рынка авиаперевозок – это общее количество пассажиров и грузов, перевозимых авиакомпаниями за определенный период времени. Объем может быть измерен в денежных единицах, количестве пассажиров или грузовом тоннаже в зависимости от целей анализа. Его оценка позволяет анализировать динамику развития авиационной отрасли, выявлять тенденции спроса на авиаперевозки, оценивать конкурентоспособность авиакомпаний и определять потенциальные возможности для роста и развития бизнеса в сфере гражданской авиации. В настоящем исследовании в качестве измерителя объема рынка используется показатель количества перевезенных пассажиров (пассажиропоток). Исследование проводилось аналитическими методами, а также методом экономико-математического моделирования. В качестве исходных данных были использованы бюллетени Счетной палаты РФ, постановления Правительства России, федеральные авиационные правила, отчеты российских авиакомпаний.

На рис. 1 представлен объем пассажиров, перевезенных крупнейшими российскими авиаперевозчиками за 2022 г. и 2023 г. Можно отметить, что данный показатель вырос у четырех компаний из 5. Это связано с «возрождением» рынка после пандемии COVID-19 и введением санкций со стороны западных стран на европейских маршрутах.



Составлено авторами по материалам источника<sup>1</sup>

Рис. 1. Количество пассажиров, перевезенных крупнейшими российскими авиафирмами

В рамках мирового рынка транспортно-логистических услуг с 2017 г. по 2023 г. воздушный транспорт занимает долю, равную 4 %, при этом эксперты при прогнозировании долей отдельных видов транспорта до 2027 г., утверждают, что он и впредь сохранит долю в 4 % [5; 6]. С целью изучения структуры рынка авиаперевозок в РФ был проведен анализ рыночной конкуренции путем изучения количества маршрутов выполнения полетов, занимаемой доли рынка и особенностей деятельности отдельных

<sup>1</sup> Павлова М. Как изменились авиаперевозки в России к 2024 году. Режим доступа: <https://journal.tinkoff.ru/kuda-letim-avia-stat/?ysclid=ltnbr0fzux582503801> (дата обращения: 23.05.2025).

крупных авиакомпаний. Характерная черта управления сектором авиатранспортного рынка России выражается в дифференцированном управлении его основными сегментами с целью достижения наивысшей степени конкурентоспособности отрасли в целом. В связи с этим рассмотрим отдельно ключевые авиакомпании страны как компонент авиатранспортной системы в целом.

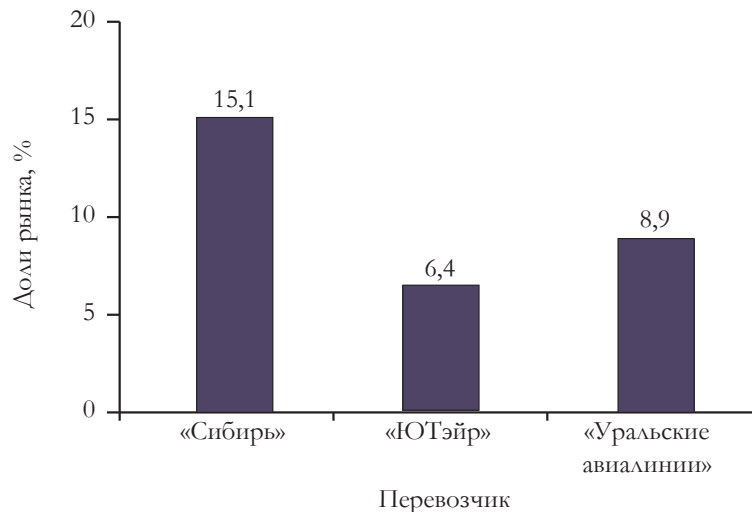
**S7 Airlines («Сибирь»).** Крупнейшая частная авиакомпания России с самым современным парком воздушных судов на российском рынке авиаперевозок. S7 Airlines входит в тройку лучших авиакомпаний Восточной Европы в авторитетном международном рейтинге Skytrax. По результатам 2018 г. S7 Airlines стала самой пунктуальной российской авиафирмой, заняв 6-е место в европейском рейтинге пунктуальности авиакомпаний OAG Punctuality League 2019. Основной парк составляют воздушные суда семейства Airbus<sup>2</sup>.

**«ЮТэйр».** Одна из крупнейших российских авиакомпаний, специализирующаяся на внутренних и региональных перевозках. Имеет значительную долю рынка в некоторых регионах России. Штаб-квартира авиакомпании расположена в городе Ханты-Мансийске. Основные аэропорты базирования – Уфа, Тюмень (Рощино), Сургут и Москва (Внуково). Utair является крупнейшим подрядчиком Организации Объединенных Наций по доставке гуманитарных грузов вертолетным транспортом. Вертолетное подразделение авиакомпании ведет деятельность во многих странах мира<sup>3</sup>.

**«Уральские авиалинии».** Авиакомпания предлагает широкий выбор внутренних и внешних маршрутов, а также известна программами лояльности. Базовыми аэропортами авиакомпании являются такие авиаузлы, как Москва (Домодедово) и Екатеринбург (Кольцово). Организация курирует весомое количество чартерных рейсов и эксплуатирует 52 воздушных судна семейства Airbus<sup>4</sup>.

**«Аэрофлот».** Группа «Аэрофлот» является ведущим авиационным холдингом страны, в который входит национальный перевозчик, – авиакомпания «Аэрофлот». Является передовой компанией по ключевым показателям отрасли. Охватывает разные сегменты потребителей с помощью реализации различных бизнес-моделей предприятий. Запустила программу «Аэрофлот-Шаттл» на нескольких направлениях, в частности Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород. Группа «Аэрофлот» входит в число крупнейших авиационных холдингов мира. Располагает самым большим в Восточной Европе Центром управления полетами<sup>5</sup>.

На рис. 2 и рис. 3 представлены данные некоторых вышеперечисленных авиакомпаний по долям рынка и количеству используемых маршрутов в 2023 г.



Составлено авторами по материалам источника<sup>6</sup>

Рис. 2. Доли рынка внутренних пассажирских перевозок некоторых авиакомпаний за 2023 г.

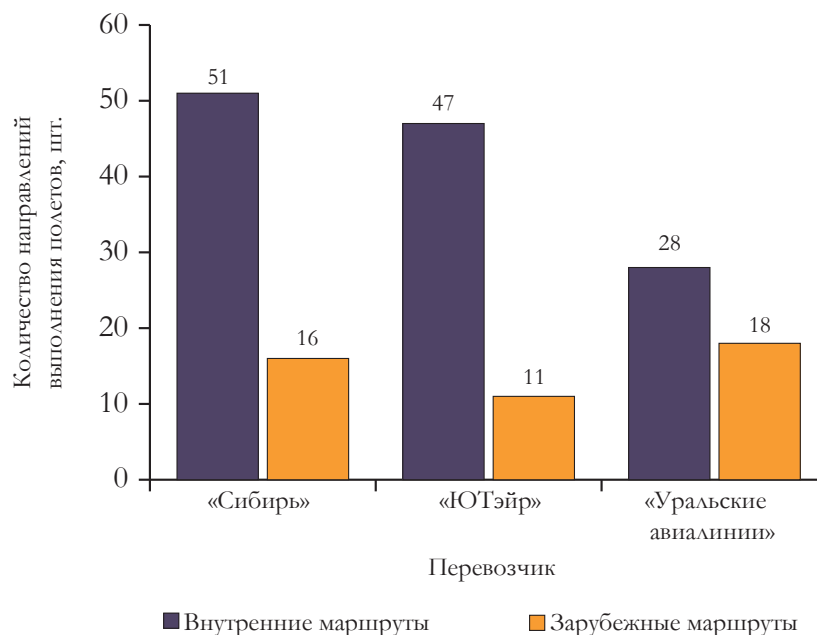
<sup>2</sup> S7 Airlines. О компании. Режим доступа: <https://www.s7.ru/ru/info/o-kompanii/> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>3</sup> Utair. Авиакомпания «ЮТэйр». Режим доступа: <https://www.utair.ru/about/> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>4</sup> Ural Airlines. О нас. Режим доступа: [https://www.uralairlines.ru/about\\_us/](https://www.uralairlines.ru/about_us/) (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>5</sup> Аэрофлот. Российские авиалинии. Профиль компании. Режим доступа: [https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about/aeroflot\\_today/company\\_profile?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.ru%2F](https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about/aeroflot_today/company_profile?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.ru%2F) (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>6</sup> Единая межведомственная информационно-статистическая система. Количество перевезенных пассажиров. Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/37022> (дата обращения: 24.05.2025).



Составлено авторами по материалам исследования

Рис. 3. Количество направлений авиакомпаний «Сибирь», «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии» внутри и за пределами России

Всего в 2023 г. объем перевезенных пассажиров составил 105 млн чел. по сравнению с 96 млн чел. в 2022 г. Рассмотрим основные компании, исключая флагман пассажирских перевозок, – группу компаний «Аэрофлот» для исследования областей субсидирования коммерческих негосударственных авиафирм.

На основании представленных данных можно отметить, что в 2023 г. указанные авиакомпании занимали 30 % рынка, и основную часть этой доли составили перевозки по внутренним направлениям.

Высокая доля перевозок по внутренним воздушным линиям (далее – ВВЛ) легко объяснима. Размеры территории РФ и неравномерность распределения населения таковы, что вопросы транспортной доступности регионов и глобальной мобильности населения могут быть решены только с использованием авиационного транспорта. Кроме того, появившиеся в последние годы ограничения выезда в страны, популярные как объекты туризма, вынуждают создавать альтернативу внутри государства, что опять же требует развитого авиасообщения.

## РЕЗУЛЬТАТЫ

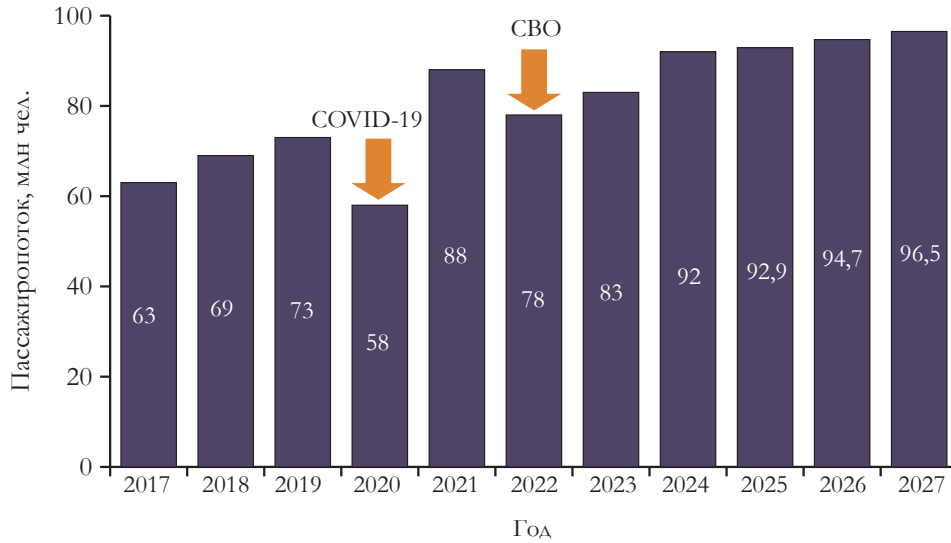
На основе статистических данных и плановых показателей построена гистограмма с фактическими и прогнозными (до 2027 г.) значениями объемов перевозок – рис. 4.

Можно сформулировать основные тенденции развития рынка авиаперевозок российских авиакомпаний за последние годы: положительная динамика спроса и переориентация на внутренний рынок. Несмотря на негативное влияние санкций и пандемии, повлекшей за собой серьезные изменения в маршрутных сетях авиакомпаний и сложности с ремонтом и закупкой авиационной техники [7], отмечается быстрое финансовое восстановление организаций после пандемии за счет положительной динамики перевозок [8], что говорит о высокой волатильности рынка.

Учитывая труднодоступность некоторых субъектов России, сезонность функционирования дорог и слабое развитие или отсутствие иных видов транспорта, особое значение приобретает региональная авиация. Необходимо учитывать, что региональные перевозки являются для авиакомпаний гораздо менее прибыльными из-за значительных удельных издержек и малого платежеспособного спроса.

Вопросы развития региональных авиаперевозок также являются частью государственных программ как в области совершенствования инфраструктуры, так и в области субсидирования. Согласно транспортной стратегии РФ, развитие транспортной доступности выступает ключевым фактором повышения экономической устойчивости регионов, а в связи с географическими особенностями многие субъекты

страны делают упор на воздушный транспорт. В частности, на развитие аэропортовой сети, что делает возможным построение новых маршрутных сетей. Однако стоит отметить убыточность региональных маршрутов при выполнении их среднемагистральными и дальнемагистральными воздушными судами в связи с уровнем коммерческой загрузки.



Примечание: СВО – специальная военная операция

Составлено авторами по материалам источников<sup>7,8</sup>

Рис. 4. Объем перевозок на ВВЛ РФ

В свою очередь, государство предлагает поддержку в виде дополнительного финансирования авиапредприятий, которая регулируется Правилами предоставления субсидий (далее – ППС) из федерального бюджета российским авиакомпаниям для возмещения операционных расходов на осуществление перевозок по ВВЛ в условиях внешнего санкционного воздействия, согласно постановлению Правительства РФ № 2239<sup>9</sup>.

Развитие региональных авиаперевозок и повышение их доступности для населения – важные задачи государственной политики в сфере транспорта. Для этого разработан целый комплекс мер государственной поддержки, наиболее эффективной из которых, на наш взгляд, является государственное субсидирование авиаперевозок. Основными инструментами выступают субсидирование перевозок на Дальний Восток, в Симферополь, в Калининград; субсидирование региональных перевозок; субсидирование перевозок по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа [9]. Оно является важным, но не основополагающим фактором формирования пассажиропотока для региональных авиакомпаний [10; 11]. Существуют научные подходы к субсидированию перевозок на воздушном транспорте исходя из раскатки маршрута [12].

Динамика изменения объемов субсидирования авиаперевозок в рамках вышеуказанных правил представлена на рис. 5. Для сравнения результатов предоставления субсидий по трем программам была выбрана точечная диаграмма.

С помощью субсидий от государства авиакомпании могут покрыть расходы на следующие цели:

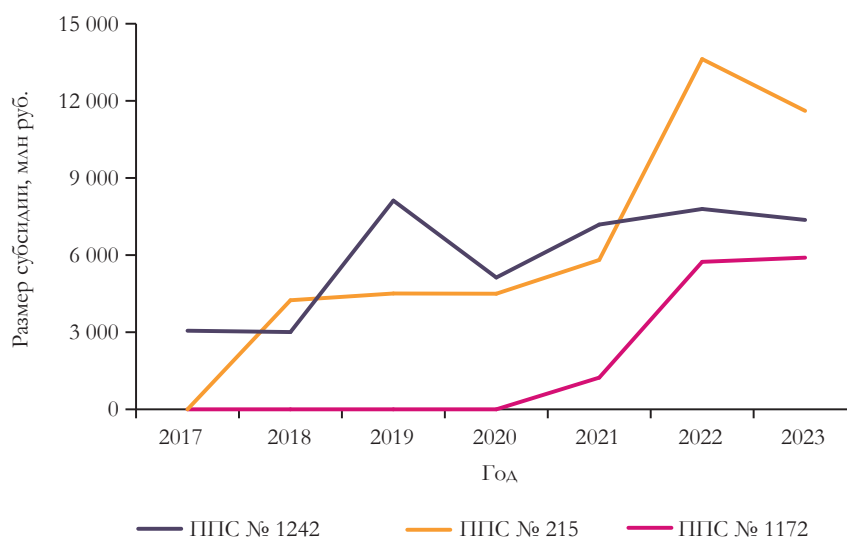
- аренду и лизинг воздушных судов и авиадвигателей;
- страхование воздушных судов;
- социальное страхование сотрудников;
- техническое обслуживание и ремонт воздушных судов и авиадвигателей;

<sup>7</sup>Единая межведомственная информационно-статистическая система. Количество перевезенных пассажиров. Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/37022> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>8</sup>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 г. № 1693-р. «О комплексной программе развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года». Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/404798711> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>9</sup>Постановление Правительства Российской Федерации от 07.12.2022 г. № 2239. «Об утверждении Правил предоставления в 2023 году субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям в целях возмещения операционных расходов на осуществление перевозок по внутренним воздушным линиям в условиях внешнего санкционного воздействия». Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/144739/> (дата обращения: 24.05.2025).

- оплату труда авиационного персонала;
- социальные отчисления;
- основную производственную деятельность (аэропортовое, аэронавигационное обслуживание и др.).



Составлено авторами по материалам источника<sup>10</sup>

Рис. 5. Финансовое обеспечение реализации ППС

Существуют и другие программы субсидирования внутренних воздушных перевозок РФ, которые предполагают возмещение недополученных доходов от осуществления воздушных перевозок пассажиров и регулируются следующими ППС:

- № 215 по льготным тарифам<sup>11</sup>;
- № 1172 по социально значимым маршрутам<sup>12</sup>;
- № 1242 в салонах экономического класса<sup>13</sup>.

Анализируя данные на рис. 2, можно отметить следующее:

- 1) объем субсидий в рамках ППС № 215 увеличился с 2018 г. в 2,7 раза и составил 11 611,5 млн руб.;
- 2) сумма субсидий в рамках ППС № 1242 в 2023 г. составила 7 367,6 млн руб., что более чем в два раза превышает показатель 2017 г.;
- 3) в рамках ППС № 1172 в период с 2021 г. по 2023 г. произошел рост субсидий в 4,8 раза, и их объем достиг в 2023 г. 5 900 млн руб.;
- 4) в 2022 г. пассажирооборот на внутренних авиалиниях увеличился на 3 438,3 млн пасс/км и составил 169 886,0 млн пасс/км, при этом средний уровень занятости кресел повысился на 1,9 % и достиг 84,7 %, что говорит об эффективности использования государственных программ.

Ежегодно в программе по получению субсидий участвует около 40 авиакомпаний РФ. В 2024 г. на возмещение расходов было отобрано 32 авиакомпании по 270 региональным маршрутам.

Результатом предоставления субсидии является сумма в размере 22,2 млрд пасс/км за период ноябрь-март, распределенная на все авиафирмы, которые подали заявку на основании ППС № 2239<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> Бюллетень Счетной палаты Российской Федерации. Малая авиация. Режим доступа: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/b05/585cfdgmxscgtud0bkrc7r77qizivqu8k.pdf?ysclid=lv5j76cnf5816177304> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>11</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 02.03.2018 г. № 215 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации». Режим доступа: <https://base.garant.ru/71892084/> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>12</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 13.07.2021 г. № 1172 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа». Режим доступа: <https://base.garant.ru/401483113/> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>13</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 г. № 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». Режим доступа: <https://base.garant.ru/70551654/> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>14</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 07.12.2022 г. № 2239. «Об утверждении Правил предоставления в 2023 году субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям в целях возмещения операционных расходов на осуществление перевозок по внутренним воздушным линиям в условиях внешнего санкционного воздействия». Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/144739/> (дата обращения: 24.05.2025).

Для проведения анализа получения субсидий было отобрано 6 авиакомпаний, деятельность которых направлена на разные сегменты рынка, с целью изучения влияния пассажирооборота на сумму выплаты. В табл. 1 представлены итоговые суммы выплаты и объем пассажирооборота авиакомпаний.

Таблица 1

### Пассажирооборот и объем выплаты субсидий после распределения

Наименование авиакомпании	Распределение с учетом понижающего коэффициента, тыс. руб.	Пассажирооборот (ноябрь-март), млн пасс/км
АО «Авиакомпания „Сибирь“»	5 617 192,9	11 637 587
ПАО «Аэрофлот»	5 013 699,0	10 880 573
АО «Авиакомпания „Аврора“»	224 425,3	460 215
АО «Ижавиа»	144 135,3	292 584
АО «Хабаровские авиалинии»	1 616,6	3 249
ООО «Авиакомпания „Витязь-Аэро“»	318,8	641

Примечание: АО – акционерное общество

Составлено авторами по материалам источника<sup>15</sup>

Пассажирооборот – показатель, который отражает объем перевозок пассажиров в пассажиро-километрах, рассчитывается как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок по каждому виду транспорта. Исследования указывают на наличие тесной взаимосвязи между значениями темпов роста (снижения) пассажиропотока и динамикой валового внутреннего продукта (далее – ВВП). ВВП учитывает как уровень деловой активности, так и динамику доходов населения, вследствие чего имеет корреляцию с ростом авиаперевозок [13]. Проанализируем зависимость пассажирооборота компании и объемов государственного субсидирования.

Анализируя данные, можно сделать вывод, что распределение средств из федерального бюджета напрямую зависит от пассажирооборота авиакомпании. Чем больше пассажирооборот, тем больше сумма выплаты.

Аналогично происходит распределение сумм между авиакомпаниями за период апрель-сентябрь. В данном периоде, согласно ППС № 761<sup>16</sup>, результатом предоставления субсидии должно быть обеспечение российскими авиакомпаниями пассажирооборота в размере не менее 90 млрд пасс/км. Анализируя сводные данные реестра распределения субсидий, можно отметить, что государство выплачивает средства в полном объеме. Так, за период ноябрь-март были выделены средства за выполнение 23 410 414 пасс/км, а за период апрель-сентябрь – за 99 187 264 млрд пасс/км, что свидетельствует об успешной выплате денег в пользу авиакомпаний.

Рассмотрим механизм субсидирования на примере ПАО «Сибирь». Компания занимает лидирующие позиции в отрасли [14]. Авиакомпания участвует в государственных программах поддержки развития региональных маршрутных сетей и повышения доступности полетов для населения. Благодаря этим программам часть стоимости билетов покрывается за счет субсидий, а остальную часть оплачивает пассажир [15]. В результате билеты становятся более доступными для населения<sup>17,18</sup>.

Процедура расчета итоговой выплаты рассчитывается на основании пассажирооборота авиакомпании предыдущего года. Авиафирма должна выполнить заявленный план и предоставить фактические результаты. В случае если авиакомпания выполнила план не до конца, то авиапредприятие обязано возместить оставшиеся средства.

Рассмотрим данные планового пассажирооборота и результаты пассажирооборота 2023 г., представленные в табл. 2.

<sup>15</sup> Бюллетень Счетной палаты Российской Федерации. Малая авиация. Режим доступа: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/b05/585cfmgmxscgtud0bkrc7r77qizivqu8k.pdf?ysclid=lv5j76cnpf5816177304> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>16</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 27.04.2022 г. № 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». Режим доступа: <https://base.garant.ru/404558682/> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>17</sup> S7. ESG-отчет S7 за 2022 год. Режим доступа: [https://www.s7.ru/ru/about/sustainability/img/s7-ESG\\_2022.pdf?v2](https://www.s7.ru/ru/about/sustainability/img/s7-ESG_2022.pdf?v2) (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>18</sup> Audit-it.ru. Сайт АО «Авиакомпания „Сибирь“»: бухгалтерская отчетность и финансовый анализ. Режим доступа: [https://www.audit-it.ru/buh\\_otchet/5448100656\\_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkecqb6m891958909](https://www.audit-it.ru/buh_otchet/5448100656_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkecqb6m891958909) (дата обращения: 24.05.2025).

## Пассажиروоборот ПАО «Сибирь» планового и прошедшего периодов

Показатель	Период				
	Ноябрь 2024 г.	Декабрь 2024 г.	Январь 2025 г.	Февраль 2025 г.	Март 2025 г.
Пассажируоборот плановый, тыс. пасс/км	2 300 290	2 495 631	2 540 039	2 015 482	2 286 145
Пассажируоборот периода прош- лого года, тыс. пасс/км	2 386 697	2 454 668	2 446 319	2 077 919	2 283 117

Составлено авторами по материалам источника<sup>19</sup>

Рассчитав суммарное значение пассажируоборота планового года и суммарное значение пассажируоборота периода прошлого года, мы установили соотношение настоящего к прошлому ( $11\,637\,587,00 / 11\,648\,721,41 \cdot 100\% = 99,90\%$ ). Убедившись, что результат больше 90 %, можно рассчитывать размер субсидии за каждый месяц<sup>20</sup>.

Произведем расчет суммарного размера субсидии (S) по формуле:

$$S = R_{\text{опер}} \cdot W_{\text{прогн}} \cdot 1\,000 \cdot K_{\text{эс}} \cdot \text{КВС}, \quad (1)$$

где,  $R_{\text{опер}}$  – размер ставки на возмещение операционных расходов, ставка равна 1,11 руб. на один пассажиру-километр;  $W_{\text{прогн}}$  – прогнозный пассажируоборот, но не менее 90 % соответствующего показателя предыдущего года;  $K_{\text{эс}}$  – коэффициент снижения, учитывающий долю пассажируоборота эконом-сегмента; КВС – коэффициент снижения, равный 0,21, если у авиакомпании более 30 % воздушных судов не осуществляют перевозки или находятся под запретом использования.

Предполагается, что пассажируоборот авиакомпании «Сибирь» в ноябре 2024 г. составил 2 300 290 тыс. пасс/км ( $W_{\text{прогн}} = 2\,300\,290$ ), при этом учитывая, что  $K_{\text{эс}} = 0,97$ , а КВС = 1, тогда размер субсидии за ноябрь 2024 г. будет равен  $S = 1,11 \cdot 2\,300\,290 \cdot 1000 \cdot 0,97 \cdot 1 = 2\,476\,722\,243$  руб.

Аналогично произведем расчет размера субсидий за декабрь, январь, февраль и март. Результаты расчета представлены в табл. 3.

## Результаты расчета размера субсидии

Показатель	Единица измерения	Период				
		Ноябрь 2024 г.	Декабрь 2024 г.	Январь 2025 г.	Февраль 2025 г.	Март 2025 г.
Пассажируоборот	тыс. пасс/км	2 300 290	2 495 631	2 540 039	2 015 482	2 286 145
Размер субсидии	тыс. руб.	2 476 722,2	2 687 045,9	2 734 860,0	2 170 069,5	2 461 492,3

Составлено авторами по материалам источника<sup>21</sup>

Учитывая, что в отборе участвуют 32 авиакомпании, нужно произвести распределение субсидий с учетом понижающего коэффициента, значение которого рассчитывается как отношение общего количества выделенных средств из бюджета к сумме запрашиваемого размера субсидий на отбор ( $25\,300\,100\,000 / 56\,437\,664\,709,53 = 0,44829$ ).

<sup>19</sup> Audit-it.ru. Сайт АО «Авиакомпания „Сибирь“: бухгалтерская отчетность и финансовый анализ. Режим доступа: [https://www.audit-it.ru/buh\\_otchet/5448100656\\_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkccq6m891958909](https://www.audit-it.ru/buh_otchet/5448100656_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkccq6m891958909) (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>20</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 27.04.2022 г. № 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». Режим доступа: <https://base.garant.ru/404558682/> (дата обращения: 24.05.2025).

<sup>21</sup> Audit-it.ru. Сайт АО «Авиакомпания „Сибирь“: бухгалтерская отчетность и финансовый анализ. Режим доступа: [https://www.audit-it.ru/buh\\_otchet/5448100656\\_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkccq6m891958909](https://www.audit-it.ru/buh_otchet/5448100656_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkccq6m891958909) (дата обращения: 24.05.2025).

Рассчитывая итоговое значение пассажирооборота и размера субсидии по авиакомпании ПАО «Сибирь» за указанный период, внесем в табл. 4 результат распределения с учетом понижающего коэффициента.

Таблица 4

#### Итоговые результаты значения пассажирооборота и размера субсидии

Показатель	Единица измерения	Итоги	Распределение с учетом понижающего коэффициента
Пассажирооборот	тыс. пасс/км	11 637 587	5 217 045
Сумма субсидии	тыс. руб.	12 530 190	5 617 193

Составлено авторами по материалам источника<sup>22</sup>

На основе анализа данных табл. 4 стоит отметить, что государство выделит авиакомпании ПАО «Сибирь» из средств федерального бюджета на покрытие расходов сумму, равную 5,6 млрд руб., на период ноябрь-март. Воспользовавшись программой по возмещению операционных расходов, авиакомпания запустила продажу билетов по субсидируемым тарифам без сборов во всех каналах продаж. Пассажирам стали доступны льготные тарифы на прямых рейсах из Москвы, Новосибирска, Владивостока, Иркутска и других маршрутах. Таким образом, государство оказало существенную поддержку как авиакомпании, так и экономике регионов.

Следует заметить, что государственная процедура распределения средств является трудоемким и ответственным делом, требующим привлечения высококвалифицированных специалистов отрасли. С целью сокращения трудозатрат дорогостоящих специалистов было бы логично автоматизировать расчетную часть процесса субсидирования, так как прочие составляющие, такие как сбор и верификация документов, являются достаточно сложными в организационном плане. Работа в этом направлении будет целесообразна, если на государственном уровне примут решение о долгосрочном характере процесса субсидирования и закрепят его в качестве инструмента стратегического развития как гражданской авиации РФ, так и экономики ее отдаленных регионов [16–18].

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рассмотрев динамику рынка авиаперевозок РФ, в частности динамику ключевых показателей крупнейших негосударственных авиакомпаний, можно сделать следующие выводы. Рост пассажиропотока на внутренних авиалиниях не прекращается на протяжении последних лет, что говорит о положительной динамике спроса. Снижение показателя, происходящее под влиянием форс-мажорных обстоятельств (COVID-19, СВО) компенсируется уже в следующем году, что позволяет сохранить общую тенденцию развития. Вектор развития авиакомпаний переносится с внешнего рынка на внутренний. Особенностью реструктуризации внутреннего рынка является преимущественное стимулирование региональных перевозок, особенно в районах Сибири и Дальнего Востока. Это требует внесения изменений в техническую, финансовую и тарифную политику авиакомпаний ввиду наличия существенных особенностей данного рынка.

Государство поддерживает сложившуюся тенденцию. Разработан и применяется целый ряд мер по субсидированию региональных авиаперевозок, направленный на компенсацию затрат осуществляющих такие перевозки авиакомпаний, поскольку небольшие в абсолютном отношении объемы подобных перевозок не позволяют осуществлять их безубыточно, а получаемая через субсидирование поддержка помогает выполнять авиаперевозки в регионе, что способствует его развитию.

Процесс субсидирования государством, рассмотренный на примере авиакомпании «Сибирь», соответствует тенденциям развития рынка авиаперевозок в России. Осуществление процесса оказывает весомую поддержку российским авиакомпаниям, что позволяет обеспечивать развитие региональных авиалиний, так как субсидии сосредоточены именно на региональных маршрутах.

<sup>22</sup> Audit-it.ru. Сайт АО «Авиакомпания „Сибирь“»: бухгалтерская отчетность и финансовый анализ. Режим доступа: [https://www.audit-it.ru/buh\\_otchet/5448100656\\_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkccq6m891958909](https://www.audit-it.ru/buh_otchet/5448100656_ao-aviakompaniya-sibir?ysclid=luwxkccq6m891958909) (дата обращения: 24.05.2025).

## Список литературы

1. Мелимерова Н.М., Леонтьева Ж.Г. Субсидии авиакомпаниям: применение международного опыта в Российской авиации. Вестник Гродненского государственного университета имени Янки Купалы. Серия 5. Экономика. Социология. Биология. 2024;1(14):33–42.
2. Степаненко Е.В., Воскресенская А.С., Гречишкина В.И. Трансформация авиалиний для внутреннего рынка Российской Федерации. Вестник транспорта Поволжья. 2024;2(104):61–69.
3. Мишичев Ф.И., Маркова О.А. Факторы входа на рынки пассажирских авиаперевозок. Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. 2024;2(59):177–204. <http://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-59-2-9>
4. Погудалова Ю.Ю. Современные тренды и динамика развития рынков пассажирских авиаперевозок и внутреннего туризма в современных условиях. Транспортное дело России. 2024;7:3–5.
5. Даниленко Т.И. Рынок авиаперевозок в России. В кн.: Сборник научных статей аспирантов Московской международной академии. М.: Московская международная академия; 2024. С. 65–68.
6. Денежкина К.А., Радковская Е.В. Современные тенденции на рынке авиаперевозок. Наука и бизнес: пути развития. 2022;4(130):208–210.
7. Нурланулы А.Х. Восстановление рынка авиаперевозок после пандемии. В кн.: Молодой ученый: сборник статей V Международной научно-практической конференции, часть 2, Пенза, 23 января 2024 г. Пенза: Наука и просвещение; 2024. С. 54–57.
8. Крацов С.В. Особенности современного этапа развития рынка авиаперевозок в Российской Федерации. В кн.: Новые направления научной мысли: сборник научных статей Национальной (Всероссийской) научно-практической конференции, Ростов-на-Дону, 8 декабря 2021 г. Ростов-на-Дону: АзовПринт; 2021. С. 374–377.
9. Лукьянов И.В., Белякова Е.В. Субсидирование межрегиональных пассажирских авиаперевозок. В кн.: Решетневские чтения: материалы XXVII Международной научно-практической конференции, посвященной памяти генерального конструктора ракетно-космических систем академика М.Ф. Решетнева, Красноярск, 8–10 ноября 2023 г. Красноярск: Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева; 2023. С. 501–503.
10. Целюсова О.С., Бородулина С.А. Влияние субсидирования на работу авиаперевозчиков. В кн.: От синергии знаний к синергии бизнеса: сборник статей и тезисов докладов XI международной научно-практической конференции студентов, магистрантов и преподавателей, Омск, 29 марта 2024 г. Омск: Издательский центр КАН; 2024. С. 131–134.
11. Матюха С.В. Развитие модели рынка региональных авиаперевозок: регуляторное воздействие государства. Креативная экономика. 2023;1(17):257–276. <http://doi.org/10.18334/ce.17.1.117016>
12. Фридрих А.А., Кулешова Ю.А. Совершенствование механизмов субсидирования региональных перевозок в России. Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2014;202:85–89.
13. Фридрих А.А., Чубуков А.П. Анализ механизмов долгосрочного прогнозирования воздушных перевозок. Научный вестник ГосНИИ ГА. 2022;39:90–100.
14. Кириллова Т.Д., Бородулина С.А. Формирование стратегии развития на рынке авиаперевозок на примере АО «Авиакомпания „Сибирь”». В кн.: От синергии знаний к синергии бизнеса: сборник статей и тезисов докладов XI международной научно-практической конференции студентов, магистрантов и преподавателей, Омск, 29 марта 2024 г. Омск: Издательский центр КАН; 2024. С. 41–44.
15. Горбунов В.П., Рухлинский В.М. Анализ практики и перспективы государственной поддержки региональной авиации при решении стратегических инфраструктурных проектов. Качество и жизнь. 2022;3(35):46–52. <http://doi.org/10.34214/2312-5209-2022-35-3-46-52>
16. Кузнецов В.Н. Прогнозирование объема региональных авиаперевозок и необходимого количества воздушных судов. Журнал правовых и экономических исследований. 2024;2:204–208. <http://doi.org/10.26163/GIEF.2024.72.71.029>
17. Попов Е.В., Челак И.П., Кавецкий С.А. Индикаторы устойчивого развития экономической экосистемы территории. Управление. 2024;4(12):34–47. <http://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-4-34-47>
18. Дьяков М.Ю. Перспективы перехода к устойчивому развитию Камчатского края Российской Федерации. Управление. 2023;3(11):38–50. <http://doi.org/10.26425/2309-3633-2023-11-3-38-50>

## References

1. Melimerova N.M., Leontyeva Z.G. Subsidies to airlines: application of international experience in Russian aviation. Bulletin of the Yanka Kupala Grodno State University. Episode 5. Economy. Sociology. Biology. 2024;1(14):33–42. (In Russian).
2. Stepanenko E.V., Voskresenskaya A.S., Grechishkina V.I. Transformation of airlines for the domestic market of the Russian Federation. Bulletin of transport of the Volga region. 2024;2(104):61–69. (In Russian).

3. *Minichev F.I., Markova O.A.* Factors of entry into passenger air transportation markets. Bulletin of the Moscow University. Series 6: Economics. 2024;2(59):177–204. (In Russian). <http://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-59-2-9>
4. *Pogudalova Y.Y.* Modern trends and dynamics of the development of passenger air transportation and domestic tourism markets in modern conditions. Transport business of Russia. 2024;7:3–5. (In Russian).
5. *Danilenko T.I.* The air transportation market in Russia. In: Proceedings of graduate students of the Moscow International Academy. Moscow: Moscow International Academy; 2024. С. 65–68. (In Russian).
6. *Denezhkina K.L., Radkovskaya E.V.* Modern trends in the air transportation market. Science and business: ways of development. 2022;4(130):208–210. (In Russian).
7. *Nurlanuly A.H.* Recovery of the air transportation market after the pandemic. In: Young scientist: Proceedings of the V International Scientific and Practical Conference, part 2, Penza, January 23, 2024. Penza: Science and education; 2024. Pp. 54–57. (In Russian).
8. *Krantsov S.V.* Features of the current stage of the development of the air transportation market in the Russian Federation. In: New directions of scientific thought: Proceedings of the National (All-Russian) Scientific and Practical Conference, Rostov-on-Don, December 8, 2021. Rostov-on-Don: AzovPrint; 2021. Pp. 374–377. (In Russian).
9. *Lukyanov I.V., Belyakova E.V.* Subsidizing interregional passenger air transportation. In: Reshetnev readings: Proceedings of the XXVII International Scientific and Practical Conference dedicated to the Memory of the General Designer of Rocket and Space Systems, Academician M.F. Reshetnev, Krasnoyarsk, November 8–10, 2023. Krasnoyarsk: Siberian State University of Science and Technology named after Academician M.F. Reshetnev; 2023. Pp. 501–503. (In Russian).
10. *Tselousova O.S., Borodulina S.A.* The impact of subsidies on the work of air carriers. In: From knowledge synergy to business synergy: Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference of Students, Undergraduates, and Teachers, Omsk, March 29, 2024. Omsk: KAN Publishing Centre; 2024. Pp. 131–134. (In Russian).
11. *Matyukha S.V.* Development of the regional air transportation market model: the regulatory impact of the state. Creative Economy. 2023;1(17):257–276. (In Russian). <http://doi.org/10.18334/ce.17.1.117016>
12. *Fridlyand A.A., Kuleshova Y.L.* Improving the mechanisms of subsidizing regional transportation in Russia. Scientific Bulletin of the Moscow State Technical University of Civil Aviation. 2014;202:85–89. (In Russian).
13. *Fridlyand A.A., Chubukov A.P.* Analysis of the mechanisms of long-term forecasting of air transportation. Scientific Bulletin of the State Research Institute GA. 2022;39:90–100. (In Russian).
14. *Kirillova T.D., Borodulina S.A.* Formation of a development strategy in the air transportation market using the example of Sibir Airlines JSC. In: From knowledge synergy to business synergy: Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference of Students, Undergraduates, and Teachers, Omsk, March 29, 2024. Omsk: KAN Publishing Centre; 2024. Pp. 41–44. (In Russian).
15. *Gorbunov V.P., Rukhlinsky V.M.* Analysis of the practice and prospects of state support for regional aviation in solving strategic infrastructure projects. Quality and life. 2022;3(35):46–52. (In Russian). <http://doi.org/10.34214/2312-5209-2022-35-3-46-52>
16. *Kuznetsov V.N.* Forecasting the volume of regional air transportation and the required number of aircraft. Journal of Legal and Economic Research. 2024;2:204–208. (In Russian). <http://doi.org/10.26163/GIEF.2024.72.71.029>
17. *Popov E.V., Chelak I.P., Kavetsky S.A.* Indicators of sustainable development of the economic ecosystem of the territory. Management. 2024;4(12):34–47. (In Russian). <http://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-4-34-47>
18. *Dyakov M.Y.* Prospects of transition to sustainable development of the Kamchatka territory of the Russian Federation. Management. 2023;3(11):38–50. (In Russian). <http://doi.org/10.26425/2309-3633-2023-11-3-38-50>