

УДК 656.7.072

## РОЛЬ ГОСУДАРСТВА И ФОРМЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РАЗВИТИЯ МАЛОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Р.Р. НИЗАМЕТДИНОВ

**Статья представлена доктором экономических наук, профессором Фридлиндом А.А.**

В статье рассматриваются механизмы субсидирования региональных и местных авиаперевозок в Российской Федерации.

**Ключевые слова:** региональные перевозки, местные перевозки, субсидирование, рынок, воздушные суда.

В настоящее время государство в лице федеральных органов исполнительной власти и региональных администраций активно занимается развитием региональных и местных авиаперевозок, что связано с длительной стагнацией в данном секторе гражданской авиации. Проблемы связаны с целым комплексом нерешенных задач в сфере деятельности региональных перевозчиков, в первую очередь – с устаревшим парком воздушных судов (ВС), высокой себестоимостью обслуживания внутренних региональных и местных авиалиний, низкой авиационной подвижностью населения.

Министерство транспорта России осуществляет меры поддержки региональной и местной авиации по следующим основным направлениям:

- совершенствование механизмов государственного регулирования и нормативной базы;
- обеспечение восстановления, функционирования и развития региональной и местной аэродромной сети;
- расширение и обновление парка воздушных судов региональных и местных воздушных линий (ВЛ);
- снижение себестоимости региональных и местных авиаперевозок;
- совершенствование механизмов субсидирования региональных и местных авиаперевозок из бюджетов различных уровней.

Реализуются следующие основные направления субсидирования из федерального бюджета:

- субсидирование федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе региональных и местных аэропортов и аэродромов;
- субсидирование обслуживания аэродромов, находящихся в районах Крайнего Севера;
- субсидирование воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока, Сибири в Европейскую часть страны и в обратном направлении, а также из Калининградской области – в Европейскую часть;
- субсидирование региональных воздушных перевозок по четырем округам – Дальневосточному, Уральскому, Сибирскому, Северо-Западному (в 2012 году была предпринята неудачная попытка организации субсидирования на принципах софинансирования из федерального и регионального бюджетов, с 2013 года – осуществляется федеральное субсидирование);
- субсидирование авиаперевозок в Приволжском федеральном округе на принципах софинансирования из федерального и региональных бюджетов;
- субсидирование социально значимых местных авиаперевозок из средств региональных бюджетов;
- субсидирование авиакомпаниям сделок по приобретению ВС на основе лизинговых контрактов для региональных и местных воздушных перевозок.

Из средств бюджетов субъектов РФ, как правило, финансируются социально значимые авиаперевозки внутри территорий субъектов Российской Федерации. Для субсидирования социально значимых межрегиональных авиаперевозок привлекаются субсидии из средств бюджета РФ.

В 2012 году на субсидирование гражданской авиации (в приоритетном порядке – на развитие региональных авиаперевозок и поддержание авиатранспортной инфраструктуры в северных и удаленных регионах) было выделено из бюджета Российской Федерации 8,9 млрд. руб., в том числе:

- 2,5 млрд. руб. – на субсидирование федеральных казенных аэропортовых предприятий;
- 0,125 млрд. руб. – субсидии на содержание аэродромов в северных и удаленных регионах;
- 2,9 млрд. руб. – субсидии на авиаперевозки из дальневосточных регионов;
- 0,421 млрд. руб. – субсидии на авиаперевозки из Калининграда;
- 1 млрд. руб. – субсидии на обеспечение доступности региональных и местных авиаперевозок.

В 2013 году по данному направлению субсидирования было выделено из бюджета Российской Федерации 3,4 млрд. руб., в том числе:

- 0,750 млрд. руб. – согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 16.01.2013 г. № 1 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе в 2013 году";

- 1,3 млрд. руб. – согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 27.03.2013 г. № 265 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов";

- 1,35 млрд. руб. – согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 18.06.2013 г. № 509 "О предоставлении в 2013 году субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации".

В 2014 году в виде субсидий на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров запланировано выделить 3,58 млрд. руб. – согласно постановлению 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 Российской Федерации" и 1,032 млрд. руб. (в том числе 0,620 млн. руб. из федерального бюджета и 412 млн. руб. из бюджетов субъектов РФ) – постановление Правительства РФ от 17.12.2013 г. № 1168 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе";

- 1,9 млрд. руб. – субсидии на лизинг ВС для региональных и местных авиаперевозок.

Особенно важно для развития региональной и местной авиации последнее направление, что связано с низкими до настоящего времени темпами обновления парка ВС.

Механизмы субсидирования региональных и местных авиаперевозок создают спрос на указанные авиаперевозки, но у авиакомпаний для реализации указанной задачи не хватает современного авиапарка.

Несмотря на возрастающие бюджетные расходы на реализацию мер поддержки региональных авиаперевозок пока кардинального изменения ситуации в рассматриваемой сфере не наблюдается:

- количество перевезенных авиапассажиров на местных ВЛ в 2011 году выросло лишь на 1,8%, в 2012 году – на 7,7%, за 11 месяцев 2013 года – на 3,1%;

- количество находящихся в эксплуатации сертифицированных аэродромов продолжило снижение.

Следует также учитывать значительное использование региональных ВС пассажировместимостью 51-80 мест на ближнемагистральных маршрутах (наряду с ближнемагистральными пассажирскими самолетами), характеризующихся малоинтенсивными пассажиропотоками, а также широкое использование самолетов размерностью до 14 кресел в сегменте некоммерческой авиации (авиация общего назначения) и применение авиации в отраслях экономики.

Проблемы находятся как в сфере приобретения ВС, так и в сфере обеспечения их рентабельной эксплуатации, что связано с кардинально иной (в сравнении с авиатехникой предыдущего поколения) экономикой их эксплуатации, а конкретно - с изменившейся структурой затрат.

Приведем (на примере L-410) типовую структуру затрат на авиаперевозки, выполняемые на приобретенном с первичного рынка по схеме лизинга ВС «малой авиации»:

- затраты на «владение» ВС и поддержание летной годности (включая лизинговые платежи, расходы на провайдеров ТОиР и страхование) – 33,7%;
- расходы на содержание собственного летного состава и персонала ИАС (включая аренду необходимых для этого помещений) – 15%;
- операционные расходы (включая авиаГСМ, аэропортовые, аэронавигационные и др.) – 49,8%;
- административно-хозяйственные расходы – 1,5%.

Аналогичные данные характеризуют также эксплуатацию Cessna-208В, из которых видно, что затраты на владение и поддержание летной годности ВС составляют около 43% (расходы на лизинг ВС и формирование технических резервов).

Современное ВС представляет собой высокотехнологичное изделие, имеющее высокую начальную стоимость. Новый турбовинтовой самолет региональных и местных линий стоит от 2÷4 до 20÷30 млн. долл. Окупить приобретение такой авиатехники возможно лишь путем интенсивной ее эксплуатации на сети коммерческих маршрутов.

Таким образом, затраты на владение приобретаемыми по лизингу ВС современного поколения и поддержание их летной годности достигают 30-40% от общих расходов на их эксплуатацию, что резко увеличивает риски владельца ВС и делает малоэффективным их использование на «нераскатанных» несубсидируемых маршрутах.

В начале 2012 года в силу вступило постановление Правительства России № 1212. Постановление определяет правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые ими от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок. В 2013 году государственные субсидии на поддержку лизинга воздушных судов вместимостью до 72 мест составили 2,15 млрд. руб. Мерами государственной поддержки воспользовались «Руслайн», «Томск Авиа», «Таймыр», «АК Барс Аэро», «Авиа Менеджмент Групп» и «Якутия».

В работе по реализации указанного постановления участвует ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Она заключила договоры с несколькими российскими авиакомпаниями на поставку чешских самолетов L-410 и американских Cessna 208В Grand Caravan. На начало 2013 года лизингодатель передал эксплуатантам три чешских и три американских машины и заказал еще 17 ВС.

Принятие вышеуказанных мер поддержки региональной и местной авиации России говорит о том, что в авиатранспортной отрасли России начинают действовать факторы, формирующие переход от инерционной к инновационной модели развития регионального сегмента гражданской авиации России (следом за уже состоявшимся в основном обновлением парка магистральных самолетов), прогнозируется существенный рост спроса на региональные воздушные суда уже в ближайшие годы. При этом в связи с ожидаемым интенсивным списанием региональных ВС производства бывшего СССР в ближайшие 3-4 года прогнозируется всплеск спроса на приобретение указанных ВС.

**ЛИТЕРАТУРА**

1. О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов: Федер. закон от 03.12.2012 г. № 216-ФЗ.

2. Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе в 2013 году: постановление Правительства РФ от 16.01.2013 г. № 1.

**STATE ROLE AND FORMS OF STATE SUPPORT DEVELOPMENT OF SMALL AND REGIONAL AVIATION IN THE RUSSIAN FEDERATION****Nizametdinov R.R.**

In article considered subsidy mechanisms of small and regional aviation in the Russian Federation.

**Key words:** regional air transport, local air transport, subsidy, market, aircraft.

**Сведения об авторе**

**Низаметдинов Руслан Равилевич**, 1983 г.р., окончил МАИ (2007), инженер Научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ ГА, автор 5 научных работ, область научных интересов – экономика гражданской авиации, управление имуществом гражданской авиации.