

УДК 656.7.072

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

А.А. ФРИДЛЯНД, Ю.Л. КУЛЕШОВА

Излагаются результаты исследования и обоснования размеров необходимых бюджетных средств для субсидирования региональных авиаперевозок в России.

Ключевые слова: региональные авиаперевозки, субсидирование.

За период реформирования российской экономики наблюдался глубокий спад в сети местных авиаперевозок (локализованы территориями субъектов РФ), которые по сравнению с до-реформенным периодом бывшего СССР снизились с 8 млрд. пкм (1990 г.) до ~ 1,26 млрд. пкм в 2013 г. Аналогичная ситуация имеет место в сегменте региональных авиаперевозок (между соседними субъектами РФ). Основными причинами такого спада явились устаревший парк местных и региональных воздушных судов (ВС), деградация наземной инфраструктуры и низкая платёжеспособность населения в удалённых от мегаполисов регионах России.

При этом более половины территории России относится к удалённым районам Крайнего Севера и приравненным к ним, где авиация часто является единственным круглогодичным средством обеспечения транспортной доступности.

В последние годы (в особенности с 2013 г.) государство уделяет серьёзное внимание решению данной проблемы, наиболее значимые в этой сфере меры предусматривают:

- субсидирование из федерального бюджета сделок лизинга по приобретению российскими авиакомпаниями самолетов региональных и местных авиалиний вне зависимости от страны-производителя;
- субсидирование пассажирских авиаперевозок на региональных (в основном за счёт федерального бюджета, в некоторых регионах – софинансирование из федерального и региональных бюджетов) и местных (за счёт региональных бюджетов) авиалиниях.

В 2013 г. на цели субсидирования региональных авиаперевозок по трём постановлениям Правительства РФ, предусматривавшим различные механизмы субсидирования [1–3], было предусмотрено около 3,1 млрд. руб. из федерального бюджета, около 1 млрд. руб. выделялось из региональных бюджетов на субсидирование местных авиамаршрутов (в Приволжском федеральном округе – на субсидирование региональных перевозок).

Развивается, хотя пока и в относительно небольших масштабах, процесс обновления парка самолетов региональных и местных линий. Наиболее популярными по количеству приобретенных до сих пор самолетов являются самолёты Cessna 208B Grand Caravan и Bombardier CRJ100/200.

Впервые за многие годы темп роста пассажирооборота на внутренних авиалиниях (ВВЛ) за последние четыре месяца 2013 г. (сентябрь – декабрь) превысил темп роста пассажирооборота на международных авиалиниях (МВЛ). Например, в 2011 г. темп роста пассажирооборота на МВЛ составил +14,7%, на ВВЛ +11,3%, в 2012 г. – на МВЛ +23,8%, на ВВЛ +7,7%, за 8 месяцев 2013 г. – на МВЛ +22,8%, на ВВЛ +8,3%. За сентябрь – декабрь 2013 г. темп роста пассажирооборота на МВЛ составил +10,2% и соответственно на ВВЛ +10,4%. Последние результаты кардинально противоречат многолетним тенденциям российского авиатранспортного рынка и не случайно совпали с введением после 15 июля 2013 г. наиболее удачного для «раскатки» новых маршрутов (из использованных в 2013 г.) механизма субсидирования «по выполненным рейсам», а не «по перевезенным пассажирам» [3].

На 2014 г. правительственная программа субсидирования региональных авиаперевозок из средств федерального бюджета дополнительно расширяется – в рамках двух постановлений Правительства Российской Федерации выделяется ~ 4,2 млрд. руб. из федерального бюджета [5; 6].

В связи с отмеченными масштабами федерального финансирования и подтверждаемым реальной статистикой высоким влиянием механизмов субсидирования региональных авиаперевозок актуальным как для построения корректной теории (методологии, методики) субсидирования, так и для достижения практической эффективности при реализации является исследование влияния ряда значимых факторов, до настоящего времени не учитываемых (либо недостаточно учитываемых) при внедрении в отрасли новых механизмов бюджетного субсидирования региональных авиаперевозок.

Отметим далее наиболее важные факторы, которые, на наш взгляд, пока в должной мере не учтены в действующих системах субсидирования региональных перевозок (либо параметры этого учета недостаточны по масштабам или недостаточно обоснованы).

1. Дифференцирование региональных перевозок на социальные и коммерческие, которые должны существенно различаться по правилам и механизмам субсидирования:

- социально значимые перевозки осуществляются в северных и труднодоступных регионах, в большинстве из них воздушный транспорт является единственным круглогодичным видом транспорта (далее по тексту – *социальные* перевозки, их главная задача – обеспечение транспортной доступности регионов в условиях недостаточной платежеспособности населения, социальная защита прав населения соответствующих регионов);

- коммерческие (конкурентные) воздушные перевозки – перевозки на авиалиниях, где у воздушного транспорта есть круглогодичная альтернатива – наземные виды транспорта (автомобильное, железнодорожное сообщение) (далее по тексту – *коммерческие* перевозки, их главная задача – ускорение транспортного сообщения для экономически и социально активной части населения, готовой за это доплачивать, временная господдержка «раскатки» соответствующих маршрутов).

2. Стадия развития авиаперевозок на субсидируемой авиалинии (начальный период «раскатки» или развитие существующего регулярного авиасообщения).

3. Принятая схема субсидирования (субсидирование фактически перевезенных пассажиров или субсидирование выполненных рейсов).

Исследование проводилось с целью изучения и обоснования влияния перечисленных факторов на оптимальные параметры и нормативы субсидирования в различных сегментах авиатранспортного рынка, различающихся интенсивностью обслуживаемых пассажиропотоков.

Базой при формировании тарифной политики авиакомпаний на субсидируемых маршрутах могут являться аналогичные тарифы основного для гражданской авиации конкурирующего наземного вида транспорта – железнодорожные тарифы при поездке в стандартном купе. На основе обработки соответствующей статистики ОАО «РЖД» получена модельная зависимость указанного тарифа от дальности поездки (рис. 1), которая далее используется в исследовании:

- в группе социальных субсидируемых линий модельный уровень тарифов РЖД принят в качестве базового тарифа на воздушную перевозку;

- в группе коммерческих субсидируемых линий модельный уровень тарифов РЖД увеличивается на 40% для исключения ситуации искусственного (экономически необоснованного, за счет федеральных субсидий) «переманивания» пассажиров с наземного транспорта (чтобы на воздушный транспорт «шёл» только тот пассажир, который готов платить за это более высокую цену).

Рассмотрены две стадии развития субсидируемых перевозок на маршруте:

- начальная стадия («раскатка» линии), при которой загрузка рейсов, как правило, не превышает 40-60%;

- стадия регулярной эксплуатации линии («раскатанные» линии, которые в силу воздействия социально-экономических факторов, продолжают временно нуждаться в субсидировании, даже когда загрузка рейсов достигает 60-85%). По практике Евросоюза период субсидирования коммерческих региональных перевозок ограничивается, как правило, двумя годами, после чего авиакомпании должны самостоятельно обеспечивать безубыточную эксплуатацию «раскатанных» авиалиний.

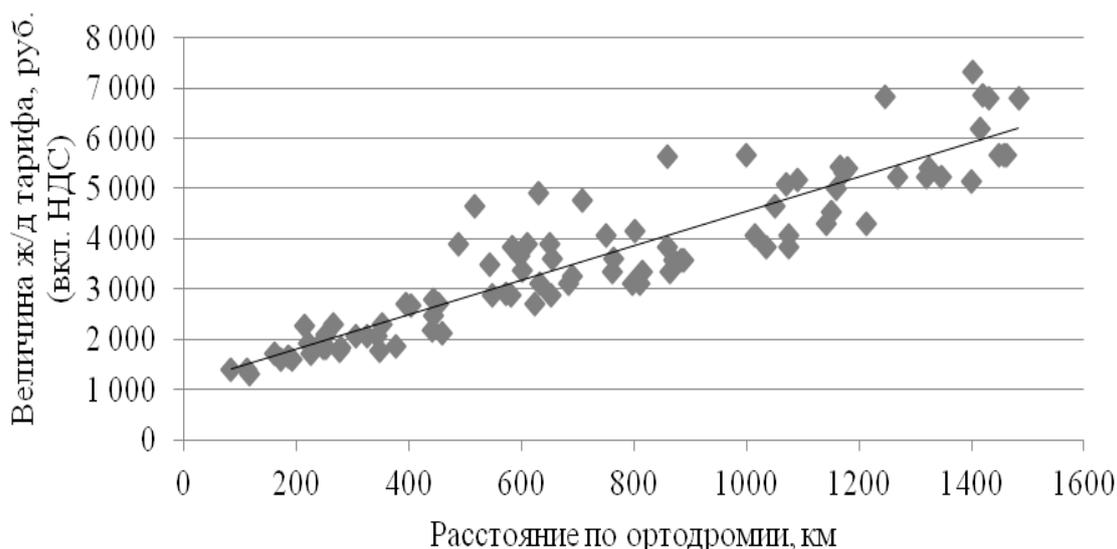


Рис. 1. Зависимость тарифа РЖД от дальности

По интенсивности обслуживаемых пассажиропотоков для целей настоящего исследования воздушные линии делились на 3 группы, для которых расчётными типами ВС (в том числе с учетом предпочитаемых потребителями недельных частот полетов) являются по вместимости наиболее популярные размерности самолётов: самолёты до 20 кресел, 50-кресельные самолёты и самолёты вместимостью 70-75 кресел (далее по тексту эти региональные группы линий будем называть линиями с низкой, средней и высокой интенсивностью пассажиропотока). Для каждой из групп линий рассматривались реалистичные диапазоны дальностей перевозок.

По каждому из вариантов субсидируемых маршрутов (по описанным выше группам линий и условий перевозки) моделировалась экономика рейса с обоснованием размеров субсидий, обеспечивающих приемлемый для авиакомпании уровень операционной рентабельности перевозок (5-10%). Указанные расчёты выполнялись для двух основных используемых в практике Российской гражданской авиации моделей субсидирования: субсидирование выполненного рейса и субсидирование фактически перевезенного пассажира.

При обоих рассмотренных моделях субсидирования размер субсидии существенно зависит от дальности перевозки.

Методология и взаимосвязь основных факторов, определяющих субсидирование региональных авиаперевозок, представлены на рис. 2.

Основные выводы и результаты выполненного исследования изложены ниже.

Для авиалиний с низкой интенсивностью пассажиропотока как коммерческих, так и социальных, субсидия за выполненный рейс должна покрывать основную часть себестоимости перевозки и составлять около 75-80% от себестоимости рейса для коммерческих линий и 80-90% для социальных линий.

Для тех же линий при субсидировании фактически перевезенного пассажира величина субсидии на одного пассажира должна существенно превышать стоимость авиабилета, что определяется превышением величины субсидии на одного пассажира по отношению к модельной (средней для простого купейного вагона (рис. 1)) стоимости поездки на РЖД на соответствующую дальность:

- для коммерческих авиалиний: в 5-6,3 раза на стадии «раскатки» и в 3-3,65 раза на «раскатанных» маршрутах;

- для социальных авиалиний этот показатель приблизительно в 1,1 раза выше: 5,5-6,7 на стадии «раскатки» и 3,3-4,0 на «раскатанных» маршрутах.

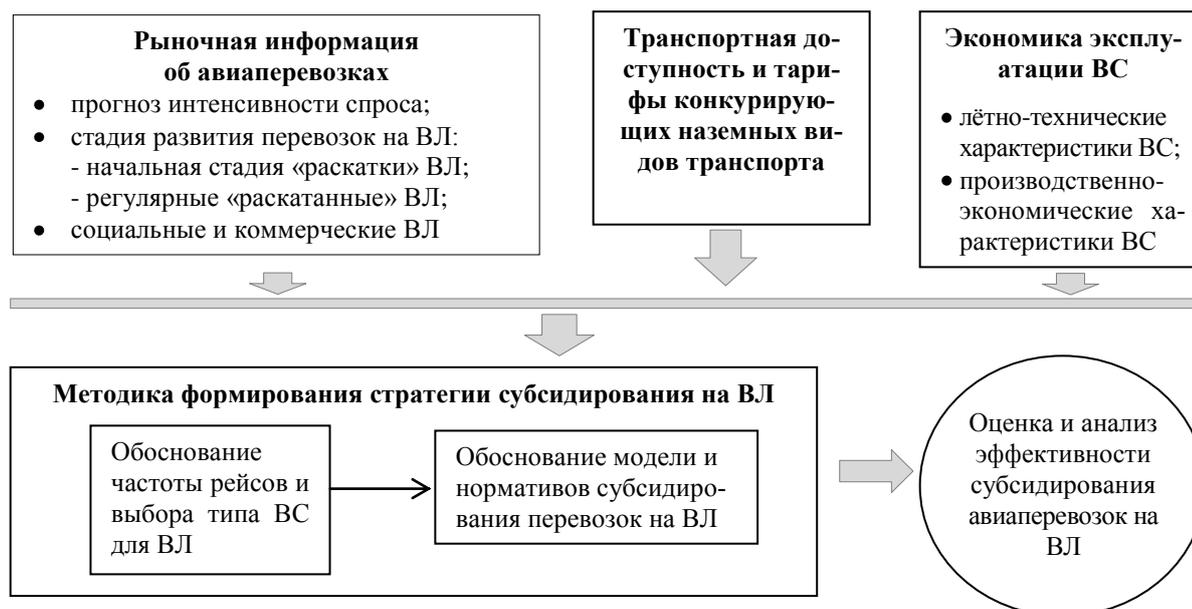


Рис. 2. Методология и взаимосвязь основных факторов, определяющих субсидирование региональных авиаперевозок

Для **авиалиний со средней интенсивностью** пассажиропотока субсидия за выполненный рейс должна составлять:

- для коммерческих авиалиний: 32-36% от себестоимости рейса на стадии «раскатки»; на «раскатанных» маршрутах субсидия практически не требуется;
- для социальных авиалиний: 49-53% от себестоимости рейса на стадии «раскатки» и 32% на «раскатанных» маршрутах.

Для тех же линий при субсидировании фактически перевезенного пассажира величина субсидии на одного пассажира должна составлять:

- для коммерческих авиалиний на стадии «раскатки» 63-73% от величины модельной (средней для простого купейного вагона (рис. 1)) стоимости поездки на РЖД на соответствующую дальность, на «раскатанных» маршрутах субсидия не требуется;
- для социальных авиалиний этот показатель значительно выше – 103-113% на стадии «раскатки» и 39-43% на «раскатанных» маршрутах.

Для **авиалиний с высокой интенсивностью** пассажиропотока субсидия за выполненный рейс должна составлять:

- для коммерческих авиалиний 21% от себестоимости рейса на стадии «раскатки», на «раскатанных» маршрутах субсидия не требуется;
- для социальных авиалиний 45% от себестоимости рейса на стадии «раскатки» и 19% на «раскатанных» маршрутах.

Для тех же линий при субсидировании фактически перевезенного пассажира величина субсидии на одного пассажира должна составлять:

- для коммерческих авиалиний на стадии «раскатки» 39% от величины модельной (средней для простого купейного вагона (рис. 1) стоимости поездки на РЖД на соответствующую дальность, на «раскатанных» маршрутах субсидия не требуется;
- для социальных авиалиний 79% на стадии «раскатки» и 20% на «раскатанных» маршрутах.

Отметим, что представленные выше выводы практически применимы к региональным авиаперевозкам в широком диапазоне длины маршрута (мало зависят от дальности перевозки).

При нестабильных («нераскатанных») перевозках риск получения крупных убытков и неэффективной деятельности авиакомпаний очень высок при использовании механизма субсидии-

рования фактически перевезенного пассажира и в то же время относительно невысок при использовании механизма субсидирования выполненных рейсов.

Таким образом, можно сделать вывод, что на стадии «раскатки» целесообразно применять схему субсидирования рейсов, чтобы минимизировать риски убыточной деятельности авиакомпаний. На «раскатанных» маршрутах, когда таких высоких рисков для авиакомпаний уже нет, целесообразно использовать механизм субсидирования фактически перевезенных пассажиров (существенные риски государства при субсидировании таких рейсов, осуществляемых с высокой коммерческой загрузкой, в этом случае не оправданы).

ЛИТЕРАТУРА

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: Постановление Правительства РФ от 16.01.2013 г. № 1.

2. 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: Постановление Правительства РФ от 27.03.2013 г. № 265.

3. 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: Постановление Правительства РФ от 18.06.2013 г. № 509.

4. О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе: Постановление Правительства РФ от 17.12.2013 г. № 1168.

5. 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: Постановление Правительства РФ от 25.12.2013 г. № 1242.

ENHANCEMENT OF SUBSIDIZING MECHANISMS OF REGIONAL TRANSPORTATIONS IN RUSSIA

Fridlyand A.A., Kuleshova Y.L.

The article describes the results of research and verification of amounts of required budgetary funds for regional transportation subsidization in Russia.

Key words: regional air transport, subsidy.

Сведения об авторах

Фридланд Александр Абрамович, 1948 г.р., окончил МАИ (1972), доктор экономических наук, профессор кафедры организации перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, директор Научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ФГУП ГосНИИ ГА, автор более 100 научных работ, область научных интересов – экономика гражданской авиации, управление имуществом гражданской авиации.

Кулешова Юлия Леонидовна, окончила МГТУ ГА (2007), эксперт-аналитик отдела оценки имущественных комплексов НКЦ «Аэропрогресс», автор 4 научных работ, область научных интересов – экономика гражданской авиации, управление имуществом гражданской авиации.