

Секция «10.3 Финансовые технологии в фокусе контроля: проблемы, вызовы и перспективы»

Налоговые механизмы поддержки авиастроительной отрасли в Российской Федерации

Научный руководитель – Башкирова Надежда Николаевна

Аветисян Арина Александровна

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа государственного аудита, Кафедра государственных и муниципальных финансов, Москва, Россия

E-mail: arinaavetisyan@yandex.ru

В нынешнее время экономика России переживает много изменений, связанных с событиями в геополитическом мире: введение западными странами санкций в отношении Российской Федерации, ограничение экономических отношений между зарубежными компаниями и российскими организациями, вследствие которых изменилась логистика и структура российского рынка, произошло понижение инвестиционной деятельности и стал возможным выход на новые сегменты рынка в дружественных странах. Из-за происходящих изменений возникает необходимость в реализации большого количества проектов по увеличению производственных мощностей России для обеспечения жизнедеятельности населения.

Авиастроительная отрасль не является исключением, пробелы в российской гражданской авиации стали наиболее заметными именно после введения международных санкций, поэтому тему данного исследования можно считать злободневной.

В рамках этой научной работы ставится цель – выявить основные проблемы рассматриваемой отрасли и предложить возможные новые механизмы поддержки, новые инструменты, которые помогли исправить ситуацию и обеспечить экономическую безопасность страны.

Как уже упоминалось ранее, санкции, введенные в 2022 году мировыми лидерами отрасли, привели ко многим ограничениям в виде невозможности исполнять обязательства по лизинговым договорам со стороны российских авиакомпаний, риска потери самолетов при их вывозе за пределы России и в виде ограничения географии полетов российских воздушных кораблей. Выкупить лизинговые самолёты за счёт средств Фонда национального благосостояния смогли лишь крупные российские авиакомпании, такие как «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «S7 Airlines». Так, согласно новостным сводкам, к первому кварталу 2024 года было выкуплено 165 самолетов из примерно 400 иностранных, оставшихся в лизинге, при этом лимит средств ФНБ в размере 300 млрд рублей был исчерпан.

Также ещё одной проблемой является невозможность пополнить авиапарк самолетами отечественного производства: государственные заводы не справляются с необходимостью резкого увеличения выпуска самолетов в условиях отсутствия научных разработок, которые бы позволяли заменить иностранные комплектующие, которые ранее поставлялись из-за рубежа. Так, цены на российские самолеты становятся сопоставимы с ценами на западные аналоги, при этом сами судна уступают в надежности и ликвидности.

Санкции также повлекли за собой проблемы и с обслуживанием самолетов. Некоторые виды технического обслуживания (например, тяжёлые формы ТО) стали недоступны в России, и авиакомпаниям приходилось переплачивать фирмам из Ирана, Турции, Китая для получения необходимой технической поддержки. Также исчезла возможность обновлять программное обеспечение и получать онлайн-документацию от производителей.

Из-за прекращения официального техобслуживания также исчезла возможность обновлять программное обеспечение и получать онлайн-документацию от производителей, что привело к резкому росту цен на запчасти и работы, дефициту электроники, двигателей и других высокотехнологичных компонентов, что в целом замедляет производство и ещё больше увеличивает затраты авиакомпаний.

Конечно же, остаются актуальными для авиации такие общие для всех производственных отраслей проблемы, как высокие процентные ставки, подорожание сырья для производства, кадровый дефицит, которые также влияют на финансовое состояние авиакомпаний и авиастроительных заводов.

Одним из важнейших факторов усложнения функционирования авиации в России остается рост налогового бремени на авиакомпании. Даже несмотря на введенные послабления в 2025 году и возможность списать долги за иностранные самолёты, многие мелкие и средние авиакомпании не смогли пройти через возникший кризис без угрозы банкротства, ведь на списанные суммы начислялся налог на прибыль в размере 25%. Согласно статьям из СМИ, на 2024 год такие компании обеспечивали 26% внутренних пассажирских перевозок.

Перечисленные проблемы тяжело решить без поддержки государства, и пока есть более приоритетные направления расходов бюджета (социально-значимые проекты, финансирование ВС РФ), стоит делать акцент на налоговых механизмах, которые смогут уменьшить нагрузку на авиакомпании, заводы и смогут простимулировать открытие новых предприятий в данной отрасли.

В качестве подобных инструментов предлагается рассмотреть возможность введения льготных ставок налогообложения, добавления для рассматриваемых предприятий различных категорий расходов, подлежащих вычетам и др.

Так, для стимулирования открытия новых малых предприятий в авиастроительной отрасли, которые могли бы постепенно закрывать спрос на определенные комплектующие для самолетов, стоит также предусмотреть возможность введение пониженной ставки налога на прибыль, аналогично тем, что были введены для ИТ-компаний в 2022 году. Состояние компаний, занятых в сфере информационных технологий, на сегодняшний день позволяют сделать вывод о высокой результативности подобных механизмов.

Проблему вывода из эксплуатации воздушных судов из-за отказа западных компаний от технического обслуживания можно решить освобождением от налога на имущество и транспортного налога центров межрегионального развития отечественной авиационной техники и расширением списка действующих льгот.

Недостаток инженеров и недостаток финансирования научных исследований и опытно-конструкторских разработок также сдерживают рост производственных мощностей. Для устранения этой проблемы можно предусмотреть возврат подоходного налога для специалистов авиационной отрасли, а также возможность снижения налога на прибыль на величину затрат компаний на обучение и научные исследования кадров.

Таким образом, в рамках данной научной работы был проведен анализ основных проблем развития авиации в Российской Федерации и были подобраны различные пути решения, включающие в себя налоговые механизмы поддержки.

Источники и литература

- 1) Зайцев Ю.К, Меры поддержки отраслей авиаперевозок и авиастроения в России и в мире// Мониторинг экономической ситуации в России, 2020, № 10 (122)
- 2) Хрони К.О. Анализ механизмов поддержки и развития авиационной промышленности в зарубежных странах// Инновации и инвестиции, 2022, №12, с. 30-33

- 3) Главпортал: <https://glavportal.com/materials/vozdushnyj-tupik-cto-proishodit-s-rossijskoj-aviaciej>
- 4) Известия.ру: <https://iz.ru/1789856/vladimir-gavrilov-stanislav-fedorov/cek-za-bortom-aviakompanii-zaavili-o-riskah-bankrotstv-iz-za-dolgov-za-lizing>
- 5) РБК.ру: <https://www.rbc.ru/business/13/11/2024/6733e8209a794770e5ef10d0>